Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 20 / 27. APRIL 2022

Ferrari-Pleite vor den Tifosi in Imola

Auswärtssieg für Verstappen

56 Seiten

Moto2-WM in Portimão

Viel Glück bei Massensturz

ADAC GT Masters: Oschersleben

Erfolge für Audi und Mercedes

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 20



Nürburgring-Langstrecken-Serie

BMW mit Triumph und Super-Show



MotoGP: WM-Lauf in Portugal

Yamaha-Erfolg dank schnellem Quartararo



Rallye-WM: Lauf in Kroatien

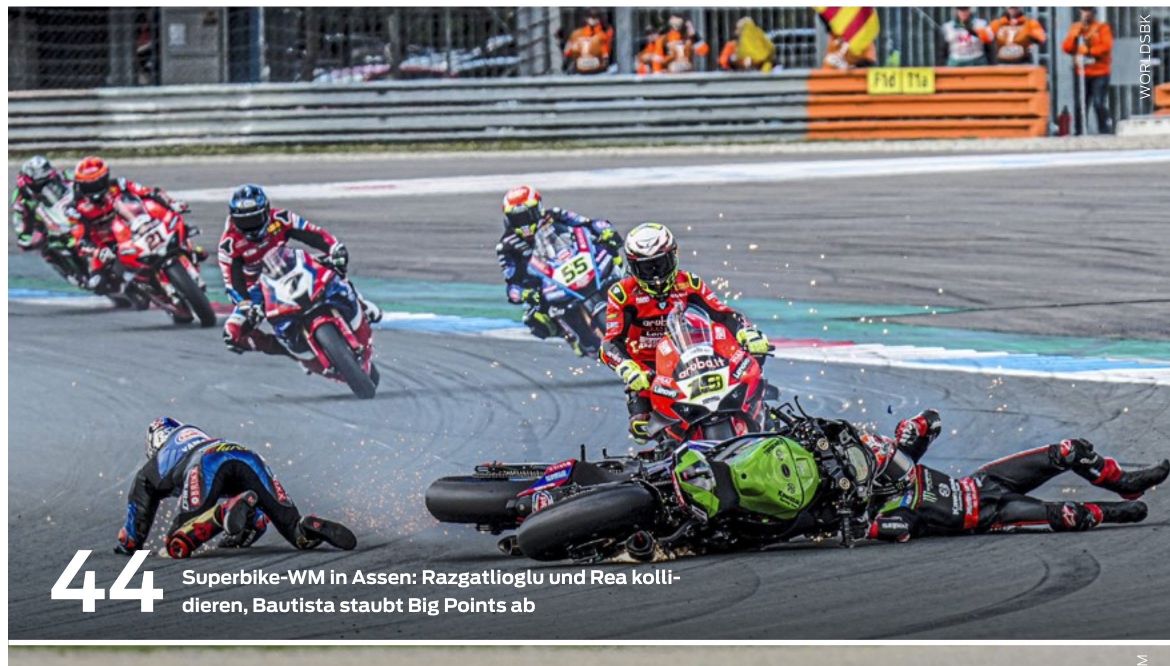
Rovanperä trotzt den Wetter-Kapriolen

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

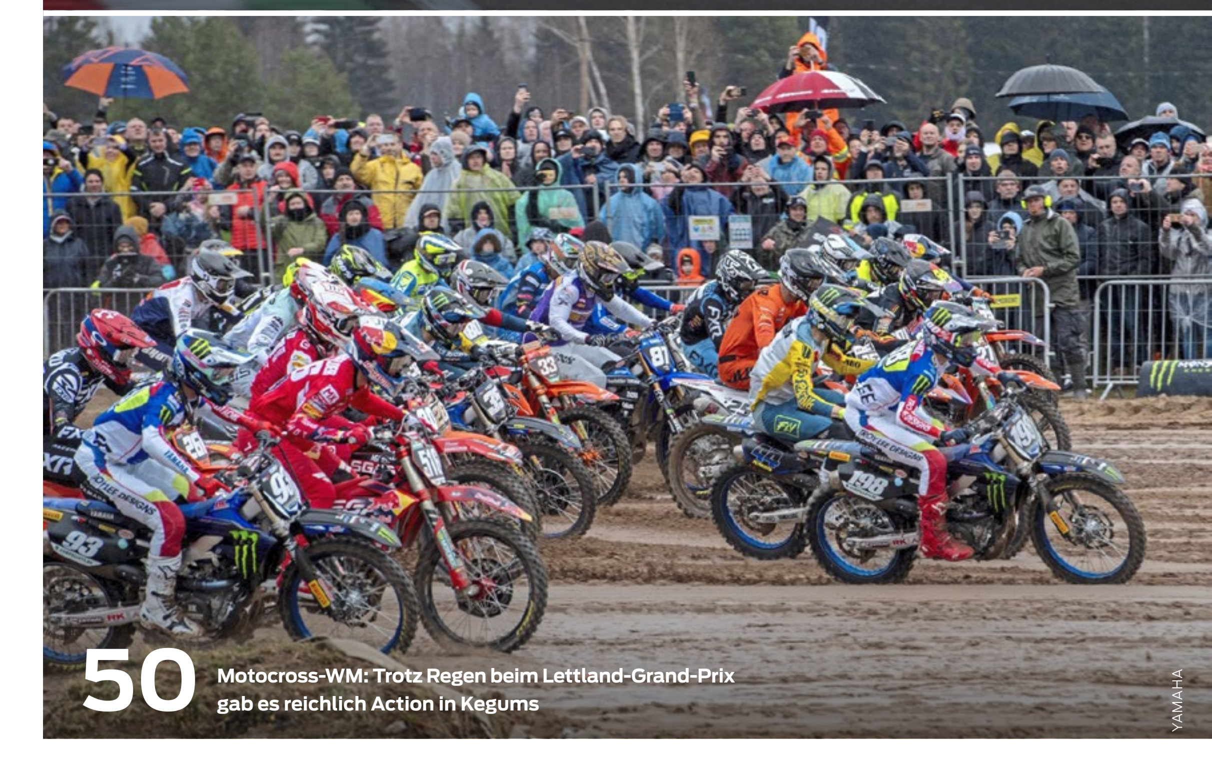
Leserservice:


WORLDSBK

44 Superbike-WM in Assen: Razgatlioglu und Rea kollidieren, Bautista staubt Big Points ab


WILHELM

10 Formel-1-Story: Im Mittelfeld wechseln sich die Teams munter ab – und Mercedes steckt mittendrin im Getümmel


YAMAHA

50 Motocross-WM: Trotz Regen beim Lettland-Grand-Prix gab es reichlich Action in Kegums

Editorial

Die Konvergenz für die neue Langstrecken-Topklasse sorgt für unterschiedliche Strategien: Peugeot bleibt sich noch treu, Toyota jedoch könnte nachlegen.

Wir haben es an dieser Stelle oft geschrieben: Dem Langstreckensport könnte mit der gemeinsamen Topklasse aus Hypercars (Sportwagen-WM) und LMDh (IMSA-Serie) ab 2023 eine Blüte bevorstehen, die alle Hochphasen der Vergangenheit weit überflügelt. Mit Toyota, Peugeot und Ferrari (Hypercars) sowie Porsche, BMW, Honda, Cadillac und Renault dürfen sich die Endurance-Fans auf einiges gefasst machen: Wann hat es zuletzt acht große Hersteller in der Topklasse gegeben?

Die Kooperation zwischen Sportwagen-WM und IMSA kann nur gelingen, wenn man die beiden Fahrzeugkonzepte LMH und LMDh technisch maximal annähert, sodass sie gleichberechtigt um Siege und Titel kämpfen können. Dieser sogenannte Konvergenzprozess ist zwar nicht abgeschlossen, aber auf gutem Wege. Im Prinzip gab es nur einen Streitpunkt: Die Amerikaner haben ein großes Interesse daran, den Allradantrieb der Hypercars so einzugrenzen, dass daraus keine Dominanz entstehen kann. Mittlerweile wurde der Schwellenwert für die Aktivierung des Hybrid-Boosts auf 190 km/h hochgefahren, dazu gab es zahlreiche Kompensationen für Fahrzeuge ohne Frontantrieb und ohne Frontdifferenzial, wie einstellbare Stabis an der Vorderachse oder Brake-by-Wire-Systeme.

Dieser Prozess der technischen Anpassung ist aber nicht unproblematisch. So muss man festhalten, dass sich das Reglement auf mehreren Ebenen zu Ungunsten der Hypercar-Fraktion geändert hat, und das in einer Phase, wo die Hersteller alle Konzeptentscheidungen bereits getroffen hatten. Erst im März erklärten IMSA und WEC, dass alle ab 2023 homologierten Autos plötzlich die gleichen Reifen (aus der IMSA) verwenden müssen – und parallel testet Peugeot mit den ursprünglichen WEC-Reifendimensionen (siehe Seite 21).

Es gibt zwei Möglichkeiten, mit diesen Verschiebungen umzugehen. Peugeot-Technikchef Olivier Jansonnie sagt, man könne das alles mehr oder weniger ignorieren, denn es gäbe für alle relevanten Aspekte Performance-Fenster, die man als Hersteller einhalten muss – und obendrauf käme dann eh noch die Balance of Performance (BOP). Da macht es Sinn, wenn Peugeot erklärt: Es wird an unserem Konzept keine Änderungen mehr geben.

Bei anderen Herstellern könnte das anders aussehen: Seit dem WM-Finale in Bahrain 2021 spekuliert die Szene über ein Toyota-Upgrade. Das kam zwar im März für Sebring, doch das Gerücht hält sich nach wie vor, dass Toyota für 2023 noch mal nachlegen muss, weil das aktuelle Hypercar GR010 als nur mäßig innovativ und mäßig balanciert gilt.

Ferrari steckt mit seinem Hypercar noch in der Konzeptphase und muss alle paar Tage mit den neuen Änderungen umplanen. Die Hypercars sind zwar spektakulärer als die LMDh-Autos aus Amerika – aber sie zahlen dafür im Moment auch einen deutlich höheren Preis.

Marcus Schurig
Redakteur



18 ADAC GT Masters: Neue Talente fordern in Oschersleben die Platzhirsche heraus

ADAC



MSa-Paddock



GEILE STIMMUNG, MIESES WETTER
Die Ferrari-Fans heizten ein: Die MSa-Reporter Tobias Grüner und Michael Schmidt genossen die Stimmung in der Startaufstellung. Nur das Wetter war vergleichsweise lausig mit knapp über 10 Grad Celsius.



DOPPEL IN OSCHERSLEBEN
Mit zwei Leuten war MSa auch in Oschersleben vor Ort. Bianca Leppert berichtete vom Auftakt des ADAC GT Masters und bekam dabei Unterstützung von Michael Bräutigam, der zudem die TCR Germany verfolgte.



ÜBER DIE SCHULTER GESCHAUT
Während sich die MSa-Rallyereporter Markus Stier und Reiner Kuhn bei M-Sport einen Pausenkaffee gönnen, muss Nick Loof den Schlagschrauber schwingen. Als Mechaniker bessert sich der 21-jährige Deutsche das Budget für seine EM-Einsätze in einem Ford Fiesta Rally4 auf.

Nur Red Bull feiert

Nach der Niederlage in Melbourne konterte Red Bull beim Auswärtsspiel in Imola direkt mit einem Doppelsieg. Auf dem Weg zum Triumph überrundete Max Verstappen sogar Lewis Hamilton. Charles Leclerc warf mit einem Fehler das Podium weg. Norris staubte ab.

Von: **Tobias Grüner**

Warum war Red Bull schneller als Ferrari?

Auch langjährige Experten tun sich schwer, die aktuellen Formschwankungen im Formel-1-Feld zu erklären. In Melbourne fuhr Charles Leclerc noch in einer eigenen Liga. Zwei Wochen später war in Imola plötzlich kein Kraut gegen Max Verstappen gewachsen. Das Pendel schwingt wild von einer in die andere Richtung.

Die Red-Bull-Auferstehung hatte viele Gründe. Sportchef Helmut Marko lobte vor allem den Mut seiner Truppe. Die Ingenieure ließen gleich mehrere Technik-Neuerungen ans Auto schrauben, obwohl durch das Sprint-Format nur ein einziges verregnetes Training zur Erprobung blieb. Das Ergebnis waren ein paar Punkte mehr Abtrieb und fünf Kilo weniger Gewicht.

Teamchef Christian Horner sah den Schlüssel zum Doppelsieg in der Abstimmung, bei der man zwei Wochen zuvor noch komplett danebenlag. „Wir sind in Imola deutlich schonender mit den Reifen umgegangen als Ferrari.“ Verstappen fügte an: „Ohne die richtige Balance funktioniert das beste Auto nicht.“

Bei der italienischen Konkurrenz sah man den Rückstand nicht so groß, wie es das Ergebnis am Ende suggerierte. Die schlechten Starts brachten Ferrari früh in die Defensive. „Wir haben die Daten untersucht. Die Fahrer haben nichts falsch gemacht. Es gab auf der rechten Spur wohl etwas mehr feuchte Stellen“, analysierte Teamboss Mattia Binotto.

Dass Leclerc im entscheidenden Moment nicht an Pérez vorbeikam, lag einerseits daran, dass der Ferrari am Ende der Geraden früher in den Lademodus des Hybrid-Systems schaltete. Dazu bedauerte Binotto, dass die Rennleitung den DRS-Klappflügel erst in Runde 34 freigab. Nach dem heftigen Crash von Valtteri Bottas und George Russell im Vorjahr gingen die FIA-Schiedsrichter hier auf Nummer sicher.

Taktierte Ferrari richtig?

Nachdem Carlos Sainz schon in der ersten Kurve von Daniel Ricciardo ins Kiesbett bugsiert wurde, hatte Ferrari nur noch ein Eisen im Feuer. Der Spanier beklagte anschließend sein Pech: „Ich habe innen extra Platz gelassen und bin trotzdem getroffen worden.“ Nach Melbourne war es schon der zweite frühe Ausfall in Folge. Sainz verlor damit im teaminternen Duell weiter an Boden. Große Vorwürfe richtete er aber nicht an seinen Unfallgegner: „Daniel kam zu uns in die Box und hat sich entschuldigt. Damit ist die Sache erledigt.“

Ferrari versuchte den Red-Bull-Doppelsieg noch durch eine Poker-Taktik zu verhindern. In Runde 48 bat man Leclerc überraschend zum zweiten Mal an die Box, um auf frische Soft-Reifen zu wechseln. Obwohl der Service reibungslos ablief, kam Leclerc hinter Lando Norris auf die Bahn zurück. Ferrari hätte besser noch zwei Runden mit dem Stopp gewartet, um die Lücke nach hinten zu vergrößern.

Horner glaubte, dass der hohe Reifenverschleiß Ferrari die Taktik diktierte. Doch Binotto widersprach dieser These: „Wir haben eine Chance zur Attacke gesehen und gehofft, dass uns Red Bull an die Box folgt.“ Der erste Teil des Plans ging auf. Weil Leclerc kurz hinter Norris feststeckte, wurde auch Pérez an die Box gerufen. Danach war der Abstand tatsächlich etwas kleiner als vorher. Doch zur Attacke sollte es nicht mehr kommen.

Beim Versuch, mit Macht das DRS-Fenster seines Vordermanns zu erreichen, rutschte Leclerc in der Variante Alta in die Bande. Bei dem Fauxpas ging der Frontflügel zu Bruch. Der Reparaturstopp warf den Ferrari zunächst



Der Sieg von Verstappen geriet im Rennen nie in Gefahr. Insgesamt 19 Punkte holte der Weltmeister in Imola auf WM-Spitzenreiter Leclerc auf

WILHELM

Heimpleite für Ferrari. Carlos Sainz steckte schon früh im Kiesbett. Charles Leclerc brauchte nach einem späten Ausrutscher einen neuen Frontflügel

bei Ferrari-Party



Valtteri Bottas war der schnellste Pilot im Mittelfeld. Pannen in der Qualifikation und beim Boxenstopp warfen den Alfa-Piloten auf Rang 5 zurück

auf Rang 9 zurück. Am Ende wurde es immerhin noch der sechste Platz. „Ich wollte einfach zu viel", entschuldigte sich Leclerc. „Ich hätte besser das Podium abgesichert. Dadurch habe ich sieben wertvolle Punkte verloren. So ein Fehler wird mir nicht noch einmal passieren."

Warum landete Hamilton so weit hinter Russell?

Lewis Hamilton erlebte in Imola eines der schlechtesten Rennwochenenden seiner Karriere. Auf Rang 13 ging der siebenfache Weltmeister erstmals diese Saison leer aus. Nico Rosberg feuerte nach der Zieldurchfahrt einige Giftpfeile in Richtung seines alten Teamkollegen: „Das Auto ist sicher nicht da, wo es sein sollte. Aber George Russell ist mit dem gleichen Material auf Rang 4 ins Ziel gekommen. Das wirft natürlich Fragen auf."

Toto Wolff versuchte seinen Superstar aus der Schusslinie zu nehmen. Noch über Funk entschuldigte sich der Teamchef persönlich für die stumpfe Silberpfeil-Waffe. „Das Auto war unfahrbar. Lewis ist der beste Pilot der Welt. Er verdient eine bessere Maschine, mit der er sein Können zeigen kann. Ich stehe als Teamchef in der Verantwortung. Läuft es schlecht, muss ich am Ende auch die Watschn einstecken."

Doch warum kam Russell so viel weiter vorne ins Ziel? Und dass, obwohl die Justierung seines Frontflügels beim Boxenstopp von Feucht- auf Trocken-Setup nicht klappte, was jede Runde ein paar Zehntel kostete. „George kam durch seinen guten Start nach vorne. Lewis hing in einem DRS-Zug fest", bedauerte Wolff. „Er war klar schneller als Gasly oder Albon vor ihm. Aber ohne den Topspeed-Vorteil kannst Du hier nicht überholen. Vor allem, wenn es nur eine trockene Spur gibt." Am Ende setzte es für Hamilton mit der Überrundung durch Verstappen in Runde 40 noch die Höchststrafe.

Wie schaffte McLaren die Trendwende?

Beim Saisonstart in Bahrain fuhr McLaren noch meilenweit hinterher. In Imola feierte Lando Norris mit den beiden Red-Bull-Piloten auf dem Podium. Obwohl es keine großen Upgrades gab, wirkt der McLaren wie ein komplett verwandeltes Auto. „Wir glauben mittlerweile, dass Bahrain nur ein Ausrutscher war. Wir hatten durch die Probleme bei den Testfahrten einfach nicht genügend Daten", begründet Teamchef Andreas Seidl den Aufwärtstrend.

Norris selbst traut dem Braten nicht: „Wir haben höchstens das viert- oder fünftschnellste Auto im Feld. Die Balance passt zwar, es fühlt sich gut an, aber es fehlt in allen Arten von Kurven an Speed. Auf Red Bull und Ferrari verlieren wir eine Sekunde pro Runde." Bei den schwierigen Bedingungen in Imola war die rohe Pace am Ende nicht entscheidend. Wichtiger war das Vertrauen ins Auto. Norris konnte voll attackieren. Zum Sprung aufs Podium half am Ende vor allem das Ferrari-Pech.

Wo wäre Bottas ohne die Boxenpanne gelandet?

Für Alfa Romeo war das Rennen in Imola ein voller Erfolg. Das Aerodynamik-Paket mit neuem Unterboden und Heckverkleidung funktionierte auf Anhieb. Ein Chassis-Wechsel nach einem Auspuff-Feuer bei Valtteri Bottas und eine Unfallreparatur bei Guanyu Zhou brachten das Team nicht aus dem Konzept. Als Lohn gab es zwei Punkte im Sprint und zehn Zähler im Hauptrennen.

Es hätten noch mehr sein können, wäre nicht der Boxenstopp in die Hose gegangen. Rechts vorne verkantete die Radmutter. Bottas stand 11,8 Sekunden. „Mit einem normalen Boxenstopp wären wir um den dritten Platz gefahren, weil wir dann früh im Rennen an Russell vorbeigekommen wären", ist Sportdirektor Beat Zehnder überzeugt.

Das Mechaniker-Malheur ließ den Rückstand auf Russell von 1,4 auf 11,5 Sekunden anwachsen. Es dauerte 35 Runden, bis die Lücke wieder geschlossen war. „Valtteri hat ein unglaubliches Gespür für die Reifen. Er ist sie vorsichtig angefahren und war dann im zweiten Stint teilweise der schnellste Mann im Feld", erzählt Zehnder. ■

GP EMILIA-ROMAGNA: 4. VON 23 LÄUFEN, 24. APRIL 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	4,909 km
Runden:	63
Distanz:	309,049 km
Zuschauer:	64 000
Wetter:	12 Grad, Regen
Topspeed Qualifikation:	296,7 km/h (Pérez)
Topspeed Rennen:	297,9 km/h (Albon)
Gangwechsel/Runde:	46
Volllastanteil:	76 %
Pole-Position–1. Kurve:	575 m
Führungswechsel:	0

155 5
220 6
180 5
130 4
297 8
130 3
105 3
115 3
258 7
130 3
195 7
205 7
210 7
230 7
95 3
240 7
km/h Gang
Datenblatt: Mercedes

STARTAUFSTELLUNG

1	Max Verstappen, NL	1
2	Charles Leclerc, MC	16
3	Sergio Pérez, MEX	11
4	Carlos Sainz, E	55
5	Lando Norris, GB	4
6	Daniel Ricciardo, AUS	3
7	Valtteri Bottas, FIN	77
8	Kevin Magnussen, DK	20
9	Fernando Alonso, E	14
10	Mick Schumacher, D	47
11	George Russell, GB	63
12	Yuki Tsunoda, JAP	22
13	Sebastian Vettel, D	5
14	Lewis Hamilton, GB	44
15	Lance Stroll, CDN	18
16	Esteban Ocon, F	31
17	Pierre Gasly, F	10
18	Alexander Albon, THA	23
19	Nicholas Latifi, CDN	6
20	Zhou Guanyu, CN [1)]	24

Startnummer
[1)] Start aus Boxengasse nach Chassis-Wechsel

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Leclerc	2	86
2.	Verstappen	2	59
3.	Pérez		54
4.	Russell		49
5.	Sainz		38
6.	Norris		35
7.	Hamilton		28
8.	Bottas		24
9.	Ocon		20
10.	Magnussen		15
11.	Ricciardo		11
12.	Tsunoda		10
13.	Gasly		6
14.	Vettel		4
15.	Alonso		2
16.	Zhou		1
17.	Albon		1
18.	Stroll		1
19.	Schumacher		0
20.	Hülkenberg		0
21.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Verstappen**	63/63 [2)]	1:32.07,986 h = 201,262 km/h	1.18,446 min
2.	**Pérez**	63	+ 16,527 s	1.18,949 min
3.	**Norris**	63	+ 34,834 s	1.20,903 min
4.	**Russell**	63	+ 42,506 s	1.20,962 min
5.	**Bottas**	63	+ 43,181 s	1.20,758 min
6.	**Leclerc**	63	+ 56,072 s	1.18,754 min
7.	**Tsunoda**	63	+ 1.01,110 min	1.20,544 min
8.	**Vettel**	63	+ 1.10,892 min	1.21,211 min
9.	**Magnussen**	63	+ 1.15,260 min	1.21,238 min
10.	**Stroll**	62		1.21,750 min
11.	**Albon**	62		1.21,757 min
12.	**Gasly**	62		1.21,713 min
13.	**Hamilton**	62		1.21,419 min
14.	**Ocon** [4)]	62		1.21,887 min
15.	**Zhou**	62		1.21,979 min
16.	**Latifi**	62		1.21,338 min
17.	**Schumacher**	62		1.18,999 min
18.	**Ricciardo**	62		1.21,577 min
19.	**Alonso**	6	Loch im Seitenkasten (P11)	1.39,685 min
20.	**Sainz**	0	Unfall (P10)	

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

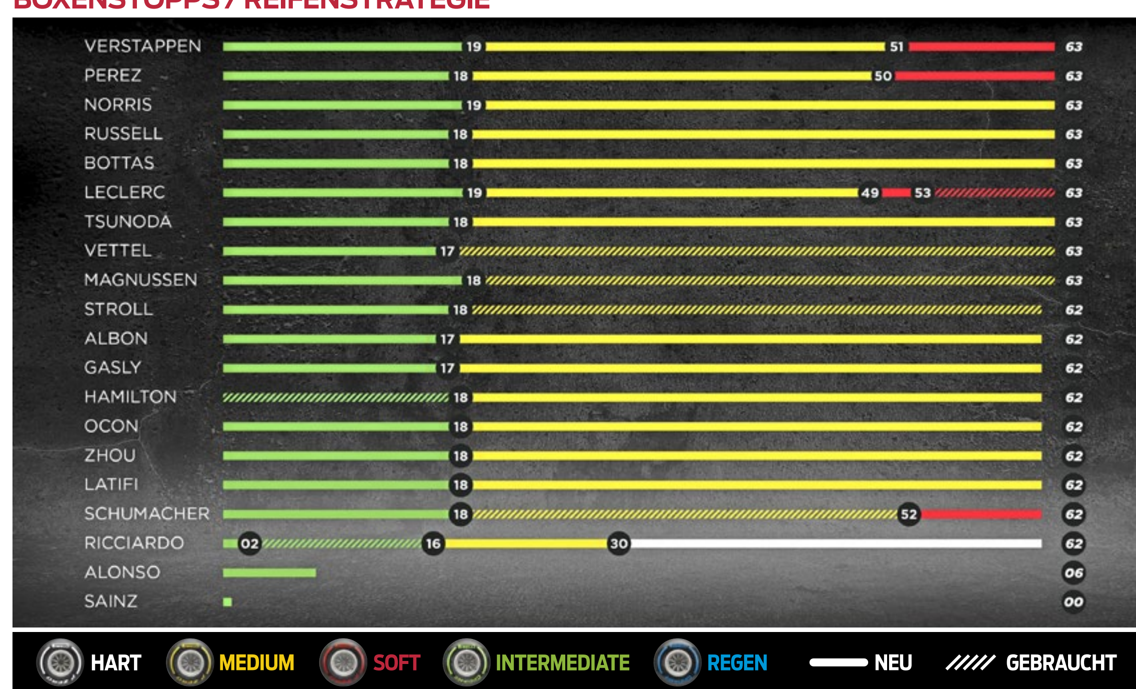
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Ferrari	2	124
2.	Red Bull	2	113
3.	Mercedes		77
4.	McLaren		46
5.	Alfa Romeo		25
6.	Alpine		22
7.	Alpha Tauri		16
8.	Haas		15
9.	Aston Martin		5
10.	Williams		1

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	3:1
Hamilton – Russell	2:2
Leclerc – Sainz	4:0
Norris – Ricciardo	4:0
Alonso – Ocon	2:2
Gasly – Tsunoda	3:1
Vettel – Stroll	2:0
Albon – Latifi	3:1
Bottas – Zhou	4:0
Schumacher – Magnussen	1:3

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.29,402 min	24
2.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,877 s	25
3.	Max Verstappen	Red Bull	+ 1,465 s	21
4.	Kevin Magnussen	Haas	+ 3,037 s	23
5.	Mick Schumacher	Haas	+ 3,586 s	23
6.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 3,610 s	17
7.	Fernando Alonso	Alpine	+ 3,758 s	13
8.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 3,963 s	22
9.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 4,209 s	18
10.	George Russell	Mercedes	+ 4,860 s	21
11.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 5,213 s	19
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 5,702 s	19
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 6,018 s	14
14.	Lando Norris	McLaren	+ 6,100 s	12
15.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 6,223 s	15
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 6,631 s	23
17.	Alexander Albon	Williams	+ 7,059 s	17
18.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 7,062 s	17
19.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 8,048 s	22
20.	Nicholas Latifi	Williams	+ 10,296 s	15

GP EMILIA-ROMAGNA, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	George Russell	Mercedes	1.19,457 min	32
2.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,081 s	33
3.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,283 s	35
4.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,535 s	34
5.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,717 s	29
6.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,801 s	31
7.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,914 s	36
8.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,924 s	35
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 0,982 s	37
10.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,041 s	32
11.	Alexander Albon	Williams	+ 1,134 s	34
12.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,283 s	30
13.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,520 s	29
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,692 s	38
15.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,698 s	38
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,722 s	30
17.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,806 s	31
18.	Lando Norris	McLaren	+ 4,364 s	6
19.	Daniel Ricciardo	McLaren	keine Zeit	0
20.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	keine Zeit	0

FORMBAROMETER

100%


90%






70%














40%


30%

WILLIAMS RACING

20%

10%

0%

GP EMILIA-ROMAGNA, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Max Verstappen	1.19,295	1.18,793	1.27,999
2.	Charles Leclerc	1.18,796	1.19,584	1.28,778
3.	Lando Norris	1.20,168	1.19,294	1.29,131
4.	Kevin Magnussen	1.20,147	1.19,902	1.29,164
5.	Fernando Alonso	1.20,198	1.19,595	1.29,202
6.	Daniel Ricciardo	1.19,980	1.20,031	1.29,742
7.	Sergio Pérez	1.19,773	1.19,296	1.29,808
8.	Valtteri Bottas	1.20,419	1.20,192	1.30,439
9.	Sebastian Vettel	1.20,364	1.19,957	1.31,062
10.	Carlos Sainz	1.19,305	1.18,990	keine Zeit
11.	George Russell	1.20,383	1.20,757	
12.	Mick Schumacher	1.20,422	1.20,916	
13.	Lewis Hamilton	1.20,470	1.21,138	
14.	Zhou Guanyu	1.19,730	1.21,434	
15.	Lance Stroll	1.20,342	1.28,119	
16.	Yuki Tsunoda	1.20,474		
17.	Pierre Gasly	1.20,732		
18.	Nicholas Latifi	1.21,971		
19.	Esteban Ocon	1.22,338		
20.	Alexander Albon	keine Zeit		

GP EMILIA ROMAGNA, ERGEBNIS SPRINT

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand
1.	Max Verstappen	Red Bull	30.39,567 min
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 2,975 s
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 4,721 s
4.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 17,578 s
5.	Lando Norris	McLaren	+ 24,561 s
6.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 27,740 s
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 28,133 s
8.	Kevin Magnussen	Haas	+ 30,712 s
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 32,278 s
10.	Mick Schumacher	Haas	+ 33,773 s
11.	George Russell	Mercedes	+ 36,284 s
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 38,298 s
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 40,177 s
14.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 41,459 s
15.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 42,910 s
16.	Esteban Ocon	Alpine	+ 43,517 s
17.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 43,794 s
18.	Alexander Albon	Williams	+ 48,871 s
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 52,017 s
20.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	Ausfall

STATISTIK DES WOCHENENDES

187

Fast ein Jahrzehnt brachte Mercedes immer mindestens ein Auto in die dritte Quali-Runde. In Imola riss die Serie der Silberpfeile nach 187 Rennen. George Russell und Lewis Hamilton strandeten auf den Plätzen 11 und 13 im Q2. Bei der letzten Quali-Pleite des Werksteams 2012 in Suzuka mussten Michael Schumacher und Nico Rosberg von den Startplätzen 13 und 15 losfahren. Das „Quali-Podium" von Imola, bestehend aus Max Verstappen, Charles Leclerc und Lando Norris, war das jüngste aller Zeiten. Der Altersschnitt: 23 Jahre und 10 Monate.



Mercedes ist so schlecht wie zuletzt vor zehn Jahren

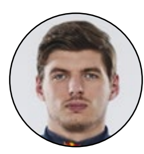
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton – Mercedes AMG F1
Note: 06/10 – Ø 7,50
Es lief nicht für Hamilton. Im Regen brachte der Weltmeister die Reifen nicht auf Temperatur. Im Sprint verlor er eine Position. Und im Rennen verbrachte er 44 Runden im Heck von Gaslys Alpha Tauri. Der Frust beim Rekordsieger steigt.



George Russell – Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,50
Russell hatte im Prinzip die gleichen Probleme wie Hamilton, machte aber viel mehr draus. Der Neuling im Team erzielte mit Platz 4 das bestmögliche Ergebnis. Grundlage war eine grandiose Startrunde, in der er fünf Positionen gewann.



Max Verstappen – Red Bull Racing
Note: 10/10 – Ø 9,00
34 Punkte an einem Rennwochenende sind ein neuer Rekord für die Formel 1. Verstappen räumte alles ab, was im Angebot war: Pole-Position am Freitag, Sieg im Sprintrennen, ein Start-Ziel-Sieg mit schnellster Rennrunde am Sonntag.



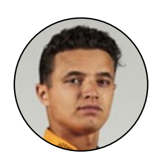
Sergio Pérez – Red Bull Racing
Note: 09/10 – Ø 8,50
Am Freitag haderte Pérez noch mit dem Timing seiner Runden in der Qualifikation. Danach ging es nur noch vorwärts. Von Platz 6 auf 3 am Samstag, von Rang 3 auf 2 am Sonntag. Pérez hielt dem Druck von Leclerc souverän stand.



Charles Leclerc – Scuderia Ferrari
Note: 6/10 – Ø 9,00
Der Fehler darf dem WM-Spitzenreiter nicht passieren, auch wenn ihn Ferrari mit einem Boxenstopp zur falschen Zeit unnötig unter Druck setzte. Statt alles zu riskieren um Pérez anzugreifen, hätte er besser Platz 3 abgesichert.



Carlos Sainz – Scuderia Ferrari
Note: 05/10 – Ø 6,50
Der GP Emilia Romagna war für Sainz noch kürzer als der in Australien. Nach einem Kilometer war Schluss. Angeschoben von Ricciardo. Unnötig war der Crash im Q2. Im Sprint machte Sainz den Fehler wieder gut. Er fuhr von Platz 10 auf 4.



Lando Norris – McLaren
Note: 10/10 – Ø 8,00
Der McLaren ist nicht so schlecht, wie er nach Bahrain gemacht wurde. Trotzdem sind dritte Plätze in der Qualifikation und im Rennen keine Selbstverständlichkeit. Norris holte das Maximum aus dem Paket heraus.



Daniel Ricciardo – McLaren
Note: 06/10 – Ø 6,50
Bis zur ersten Runde im Hauptrennen lief alles gut. Der Australier startete wie Norris aus der dritten Reihe. Dann beförderte er in der ersten Kurve Sainz ins Aus – und sich gleich mit. Die Ausrede, Bottas hätte ihn angeschoben, stimmte nicht.



Fernando Alonso – Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,75
Auf eine Runde ist der Alpine schnell. Doch wenn es über die Distanz geht, frisst er seine Vorderreifen. Der Fünfte vom Freitag stürzte im Sprint auf Rang 9 ab. Und bekam im Startgetümmel von Schumacher einen Treffer in den Seitenkasten.



Esteban Ocon – Alpine
Note: 06/10 – Ø 7,25
Ein Getriebeschaden warf Ocon aus dem Q1. Im Sprint kam der Franzose kaum nach vorne. Trotz einer guten Startrunde schaffte es Ocon nicht, Stroll vom letzten Punkteplatz zu verdrängen. Auch er litt unter Alpines Reifenproblem.



Pierre Gasly – Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 7,00
Diesmal stand Gasly voll im Schatten von Tsunoda. Er flog im Q1 raus und drückte im Sprint Zhou in die Mauer. Obwohl Gasly nur auf Platz 12 landete, war er oft im TV-Bild. Weil er 44 Runden lang Hamilton auf Distanz hielt.



Yuki Tsunoda – Scuderia Alpha Tauri
Note: 08/10 – Ø 6,50
Der Freitag war eine Enttäuschung, auch wenn sich Tsunoda vor Gasly qualifizierte. Im Q1 war Schluss. Am Samstag arbeitete sich der Japaner auf Rang 12 nach vorne. Der Sonntag war sein bester Tag. Es gab sechs Punkte für eine fehlerlose Fahrt.



Sebastian Vettel – Aston Martin
Note: 09/10 – Ø 5,50
Ein achter Platz mit diesem Aston Martin zählt wie ein Podium mit einem besseren Auto. Am Freitag und am Sonntag schaffte es Vettel in die Top Ten. Verschmerzbar, dass er im Sprint auf Platz 13 absackte. Vettel zeigte im Regen seine Klasse.



Lance Stroll – Aston Martin
Note: 07/10 – Ø 6,50
Stroll konnte zwar mit Vettel nicht mithalten, landete aber ebenfalls in den Punkterängen. Der Kanadier fuhr ein fehlerloses Rennen und hielt Ocon im schnelleren Alpine auf Distanz. Auf nasser Strecke wächst Stroll oft über sich hinaus.



Nicholas Latifi – Williams Racing
Note: 04/10 – Ø 3,00
Latifi scheint mit diesen Formel 1 überfordert zu sein. Im Regen fiel der Kanadier hauptsächlich durch Dreher auf. Auf trockener Piste war er zu langsam. Im Sprint ließ er sich 3,1 und im Rennen 11,9 Sekunden von Teamkollege Albon abnehmen.



Alex Albon – Williams Racing
Note: 07/10 – Ø 7,50
Albon schmeichelt Williams mit einem weiteren guten Rennen auf Platz 11. Der Thailänder kam vor Gasly und Hamilton ins Ziel. Ohne sein Pech vom Freitag, als eine Bremse Feuer fing, wäre vielleicht noch mehr möglich gewesen.



Valtteri Bottas – Alfa Romeo Racing
Note: 09/10 – Ø 8,25
Ganz starke Leistung vom ehemaligen Mercedes-Piloten. Er kam nur 0,6 Sekunden hinter seinem Nachfolger im Silberpfeil ins Ziel. Ohne den Elf-Sekunden-Boxenstopp hätte der Finne sogar mit Norris um einen Podiumsplatz kämpfen können.



Guanyu Zhou – Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 6,75
In den freien Trainings ließ Zhou immer wieder durch schnelle Runden aufhorchen. Im Regen reichte es nur bis ins Q2. Als ihn Gasly im Sprint von der Strecke schob, war das Rennen praktisch gelaufen. Zhou musste aus der Boxengasse starten.



Mick Schumacher – Haas F1 Team
Note: 05/10 – Ø 5,75
Der beste Teil des Wochenendes war der zehnte Platz im Sprint. Da fuhr Schumacher sogar den Mercedes davon. Der Ausrutscher in der ersten Runde besiegelte sein Rennen. Ein weiterer Dreher folgte, doch da war er schon Letzter.



Kevin Magnussen – Haas F1 Team
Note: 08/10 – Ø 7,75
Magnussen ist die Lebensversicherung von Haas. Der Däne punktete im Sprint und im Hauptrennen. Vom vierten Startplatz im Sprint war vielleicht noch mehr drin. Doch der Haas nutzte wieder mal seine Reifen zu stark ab.

AUS DEM FAHRERLAGER

OCON MIT DEM AUTO

Esteban Ocon kam ganz klassisch mit dem Auto nach Imola, insgesamt 572 Kilometer von seinem Wohnort Genf. Mit an Bord war auch Hamiltons Trainerin Angela Cullen.

LECLERC WIE VILLENEUVE

Am Dienstag vor Imola durfte Charles Leclerc in Fiorano den Ferrari 312 T4 pilotieren, mit dem Gilles Villeneuve 1979 drei Rennen gewann und Vizeweltmeister wurde: „Wenn du in diese Autos von früher einsteigst, merkst du erst, wie sicher unsere modernen Autos sind. Leider konnte ich nicht richtig ans Limit gehen, weil noch die alten Reifen aus dem Museum aufgeschnallt waren."

ESSEN OHNE KRACK

F1-Chef Stefano Domenicali kommt aus Imola. Bei seinem Heimspiel hat der Italiener alle Teamchefs und Pirelli-Sportchef Mario Isola zu einem Abendessen ins Nobel-Restaurant San Domenico eingeladen. Nur einer fehlte: Der neue Aston-Martin-Rennleiter Mike Krack war nicht dabei. Er entschuldigte sich damit, nichts von der Einladung gewusst zu haben: „Da gab es leider ein kleines Kommunikationsproblem."

NEUER QUALI-REKORD

Wegen zahlreicher Zwischenfälle auf feuchter Strecke musste die Qualifikation in Imola fünf Mal unterbrochen werden. Das ist ein neuer Rekord. Imola schlug die Qualifyings von Budapest (2016) und Baku (2021), bei denen jeweils vier Mal rote Flaggen geschwenkt wurden.



MOTORSPORT IMAGES

Ein Opfer im Quali: Carlos Sainz

ANGST VOR DER HITZE

Katar hat das Erstrecht, den Termin des abgesagten GP Russland zu übernehmen. Die Regierung des Landes würde gerne vom aktuellen F1-Boom profitieren, doch der Promoter zögert. Er hat Angst, dass ihn die im September zu erwartende Hitze Zuschauer kostet. Und wenn der Grand Prix kein Erfolg wird, muss er den Kopf hinhalten.

MEHR SPRINTS 2023

Beim Meeting der F1-Kommission am Dienstag nach dem Imola-Wochenende stand auch der Anteil der Sprintrennen auf der Agenda. „Wir wollen die Zahl 2023 von drei auf sechs erhöhen. Mit den neuen Autos funktioniert das Format noch besser. Ich hoffe, dass alle Beteiligten den Mehrwert erkennen", erklärte F1-Sportchef Ross Brawn.

SHWARTZMAN NUN ISRAELI

Ferrari-Ersatzpilot Robert Shwartzman war bisher immer unter russischer Flagge unterwegs. Das geht seit dem Ukraine-Krieg nicht mehr. „Er ist in Israel geboren, hat einen israelischen Pass und nutzt nun nicht mehr die russische Lizenz", verriet Ferrari-Teamchef Mattia Binotto. „Er bleibt unser Testfahrer und wird auch in Zukunft die Gelegenheit zu Einsätzen bekommen."

MERCEDES WIE MCLAREN

Lewis Hamilton wehrt sich gegen die Behauptung, dass ihm in seiner Karriere nur gutes Material zur Verfügung stand: „Der McLaren von 2009 war das furchtbarste Auto, das ich je hatte. Unser aktuelles Auto ist davon aber nicht weit entfernt. Damals haben wir das Ruder rumgerissen und sogar noch ein paar Rennen gewonnen. Ich habe die Hoffnung, dass uns das jetzt auch gelingt."



WILHELM

Der „furchtbare" McLaren MP4-24

KOMMENTAR

Das ist typisch Formel 1. Es geht nicht ums Prinzip, sondern um Eigeninteressen. Ein Thema wird erst ein Thema, wenn man selbst einen Nachteil erleidet oder ein anderer ein Vorteil davon haben könnte. Das zeigen die beiden jüngsten Streitfälle der Königsklasse. Sieben Teams fordern einen Inflationszuschlag für den Kostendeckel, obwohl die Inflationsrate am Stichtag letzten September unter den dafür notwendigen drei Prozent lag. Drei Teams sind dagegen. Alle drei sind gut in diese Saison gestartet und haben konkurrenzfähige Autos. Unter denen, die mehr Geld ausgeben wollen, sind nicht nur wie üblich die drei Topteams, sondern auch solche, die mit ihren Autos noch Hausaufgaben zu erledigen haben. Zum Beispiel McLaren und Aston Martin. Beide waren zuvor eiserne Verfechter der Einhaltung der Budget-Regeln. Alpine pocht weiter auf eine strikte Durchsetzung des Finanzreglements. Aber nur, weil man ein Auto hat, das bislang auf allen Strecken funktionierte und man lediglich im üblichen Rahmen nachbessern muss. Im umgekehrten Fall hätte man sich bestimmt auf die Seite von McLaren und Aston Martin geschlagen. Auch im Fall Haas und Ferrari sind die Motive durchschaubar. In den letzten beiden Jahren hat die Zusammenarbeit der beiden Teams keinen gestört. Haas fuhr ja auch am Ende des Feldes herum. Und Ferrari war kein Siegerteam. Das hat sich grundlegend geändert. Und damit auch der Eifer der Zweifler, die beiden Teams eine zu enge Zusammenarbeit unterstellen. Plötzlich wollen sie zu viele Gemeinsamkeiten der beiden Autos erkannt haben. Die gibt es in Wirklichkeit gar nicht. Es sind jedenfalls weniger als zwischen Red Bull und Alpha Tauri oder Mercedes und Williams. Dieses Kind ist längst in den Brunnen gefallen. McLaren und Alpine werden die Allianzen nicht mehr aufbrechen können. Die Forderung, jeder müsse in seinem eigenen Windkanal entwickeln, verbietet sich schon aus Gründen der Nachhaltigkeit. ■



F1-MEDIA

Gute Stimmung beim Teamchef-Dinner, viel Streit hinter den Kulissen



Michael Schmidt
Redakteur

Inflationszuschlag, Team-Allianzen: Ja oder nein? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Die goldene Mitte

An der Spitze und am Ende des Feldes sind die Fronten klar abgesteckt. Im Mittelfeld dagegen gibt es jedes Wochenende neue Sieger und Verlierer.

Von: **Michael Schmidt**

Nach vier von 23 Grands Prix lassen sich zwei Dinge mit Gewissheit sagen: Ferrari und Red Bull kämpfen um die Weltmeisterschaft. Aston Martin und Williams um die rote Laterne. Mittendrin herrscht eine große Unordnung, die jedes Rennen neue Sieger und Verlierer produziert. McLaren war schon abgeschrieben und ist plötzlich wieder da. Mercedes schien allen Problemen zum Trotz die dritte Kraft, scheiterte in Imola aber an Bedingungen, die die Silberpfeile auf dem falschen Fuß erwischten. Alpine zeigte drei Rennen lang einen Aufwärtstrend, um im vierten mit der Schwachstelle des Autos konfrontiert zu werden.

Man kann sich auf dieses Mittelfeld nicht verlassen. Kein Team zeigte eine gleichbleibend konstante Form. Mercedes findet keinen großen Trost darin, der Anführer der Verfolger zu sein. Man denkt in diesem Team in anderen Dimensionen. Alles andere als siegfähig ist eine Niederlage. Ein Rückstand von einer halben Sekunde inakzeptabel. Und der Rückstand wächst. Obwohl der W13 fünf Kilogramm von seinem Übergewicht verlor und vier Aerodynamikänderungen die Anströmung zum Heck verbessern sollten. Lewis Hamilton meinte genervt: „Wenn wir vorne mitfahren wollen, müssen wir eineinhalb Sekunden



Mercedes ist stark im Rennen und schwach auf eine Runde. Bei Alpine ist es genau umgekehrt. Das Auto frisst seine Reifen.


MOTORSPORT IMAGES

Verkehrte Welt: In Imola fuhr das 2021er-Schlusslicht Haas dem Meisterteam von Mercedes teilweise vor der Nase herum



WILHELM

Die Mercedes-Baustellen heißen Bouncing, Übergewicht und kalte Reifen



MOTORSPORT IMAGES

McLaren hat nach dem Ausrutscher in Bahrain zurück in die Spur gefunden


XPB

Alpine kämpfte in Imola mit den Reifen, Alfa Romeo mit der Technik

aufholen." Vom WM-Titel redet beim Konstrukteurs-Weltmeister keiner mehr. Im Gegenteil. Hamilton bläst Trübsal: „Wir müssen jetzt sicherstellen, dass uns das 2023 nicht wieder passiert."

Mercedes mit Baustellen

Mercedes wurde in Imola vom Wetter und fünf roten Flaggen in der Qualifikation ausgebremst. Regen und Asphalttemperaturen von 15 Grad zeigten, dass der Mercedes neben dem Bouncing noch andere Schwachstellen hat. Die Reifen kommen nur langsam auf Temperatur. Was im Rennen eine Stärke ist, wird auf der Jagd nach Rundenzeiten zum Handicap. George Russell und Lewis Hamilton müssen mehrere Runden Anlauf nehmen, bis der Reifengummi im Arbeitsfenster ist. Der Trick von Melbourne ging in Imola nicht auf. Rote Flaggen sorgten immer wieder für Unterbrechungen.

Chefingenieur Andrew Shovlin gibt zu: „Wir haben dieses Problem von Anfang an, kamen aber immer mit einem blauen Auge davon. Es scheint dem Auto angeboren, und wir wissen noch nicht warum." Von den Startplätzen 11 und 13 kam nur Russell in die Punkteränge. „Das schmeichelte dem Auto", gaben die Ingenieure zu. Hamilton stand der schwache Topspeed des Autos im Weg. Er hing im DRS-Zug fest.

Auch für Alpine zeigte die Formkurve nach unten. Auf eine Runde sind die blauen Autos weiter eine Macht, was der fünfte Startplatz von Fernando Alonso unterstrich. Doch schon im Sprint ging die Reise rückwärts. Zum dritten Mal im vierten Rennen brachen vorne die Reifen ein. Noch rätseln die Ingenieure, warum sie keine Kontrolle über die Temperatur der Vorderreifen haben. Eine weitere Baustelle ist die Standfestigkeit. Alonso fährt schon mit seinem dritten Motor, Esteban Ocon mit seinem zweiten. Der Franzose tauchte nach einem Getriebeschaden im Q1 im hinteren Feld ab.

McLaren musste sein Urteil über das Auto schon mehrfach korrigieren. Beim Barcelona-Test noch ein Geheimfavorit, beim Saisonauftakt in Bahrain ein Flop. Jetzt qualifizierten sich Lando Norris und Daniel Ricciardo zum zweiten Mal in Folge mit Leichtigkeit für die Top 10 und Norris feierte wie im Vorjahr auf dem Podium. Auf einer Strecke, die mit ihren langsamen Passagen eher gegen den McLaren sprach. Technikchef James Key wurde gleich nach der Bahrain-Pleite in Klausur geschickt, um dem vermeintlichen Sorgenkind Beine zu machen. Teamchef Andreas Seidl kommt zu dem Schluss: „Wir haben in Bahrain wegen unserer Bremsprobleme beim Test überproportional schlecht ausgesehen. Trotzdem halten wir an unserem Entwicklungsprogramm fest. Der Abstand zu Ferrari und Red Bull ist immer noch zu groß."

Haas erholte sich von seinem Ausrutscher in Melbourne. Das US-Team war in Australien untergetaucht, weil man kein Setup fand, das die Reifen zuverlässig in ihr Arbeitsfenster brachte. In Imola stellte Kevin Magnussen den Haas für den Sprint auf den vierten Startplatz. Die Rundenzeiten gingen dem Dänen leicht von der Hand. „Es fährt sich wunderbar einfach. Die einzige Schwäche des Autos sind Highspeed-Kurven." Mit seiner Reifenwahl im Sprint verschenkte der Däne vier Positionen. Als einer von drei Fahrern wählte er die Medium-Mischung. „Ich war überrascht, dass fast alle anderen die Soft-Reifen gewählt hatten. Wir hatten Angst, die bauen zu schnell ab. Es ist ein gutes Zeichen, wenn wir uns über einen achten Startplatz ärgern."

Stabilität liefert im Mittelfeld nur Alfa Romeo. Valtteri Bottas wäre in allen vier Rennen in den Punkterängen gelandet, hätte in Jeddah nicht der Motor überhitzt. In Imola konnte nicht einmal ein Chassiswechsel nach einem Auspufffeuer den Finnen von WM-Punkten fernhalten. Teammanager Beat Zehnder ist überzeugt: „Ohne die Boxenstopp-Panne wären wir Dritter geworden." ■

Podest im Hauptrennen: Pourchaire gelingt der zweite Saisonerfolg. Fittipaldi (l.) freut sich über eine starke Aufholjagd. Der Schweizer Boschung wird Dritter

XPB

Pourchaire übernimmt

Théo Pourchaire (ART) gewann das Hauptrennen der Formel 2 in Imola und sprang gleichzeitig an die Spitze der Meisterschaft. Den Sprint entschied Marcus Armstrong in Diensten von Hitech für sich.

Von: **Andreas Haupt**

Der erste Startplatz brachte den Piloten kein Glück. Und noch nicht einmal ein Podest. Logan Sargeant nahm das Geschenk der umgedrehten Startreihenfolge in den Top 10 im Sprint nicht an, verpatzte den Start und landete nur auf dem sechsten Platz. Für Jüri Vips kam es im Hauptrennen noch dicker. Der Este versemmelte den Start und verunfallte dazu in der Frühphase des Rennens.

Der Teamkollege hatte es tags zuvor besser gemacht und feierte seinen ersten Saisonsieg. Marcus Armstrong beschleunigte Sargeant bereits auf den ersten Metern aus und gab die Spitzenposition über 25 Runden nicht mehr aus der Hand. Dabei musste der ehemalige Ferrari-Junior ohne direkte Kommunikation mit seinem Hitech-Renningenieur auskommen. „Es war ein kompliziertes Rennen, weil ich von Anfang bis Ende keinen Funk hatte“, schilderte Armstrong.

Den Restart nach Safety Car – ausgelöst durch einen Dreher von David Beckmann – meisterte der Neuseeländer souverän. Als Ralph Boschung seinen rund 630 PS starken Rennwagen mit technischem Defekt in der Wiese parkte, wurde es kniffliger: „Ich hatte Glück, dass ich auf einem Monitor an der Strecke gesehen habe, dass die VSC-Phase endet.“

Einige Unfälle am Sonntag

Im Anschluss öffnete Armstrong seinem Verfolger, Jehan Daruvala, nicht einen Spalt für einen möglichen Angriff. Hinter dem Duo platzierte sich der letztjährige Formel-3-Meister Dennis Hauger auf dem Podest – sein erstes in der Formel 2. Im Hauptrennen passte die Choreografie beim Reifenwechsel nicht. Armstrongs Auto wurde zu früh vom Wagenheber gelassen. Der Pilot kuppelte trotz Rotlicht ein, der Mechaniker am hinteren rechten Rad verletzte sich.

Es wurde der Sonntag der großen Aufholjagden, der Unfälle und des Safety Cars. Am Start prallten Hauger und Jack Doohan zusammen. Der Prema landete in der Boxenmauer. In der sechsten Runde löste Vips mit seinem Unfall ausgangs der Villeneuve-Schikane das zweite Safety Car aus. Die Fahrer auf weichen Reifen nutzten es für ihre Pflichtboxenstopps. So sparten sie sich viel Zeit. Roy Nissany hatte plötzlich die besten Karten, feuerte den Premierensieg jedoch in der Zielkurve weg. Théo Pourchaire feierte den zweiten Saisonsieg. Eine starke Vorstellung zeigte Enzo Fittipaldi, der von Platz 15 auf den zweiten Rang raste. Dritter wurde Boschung, der kurz vor dem dritten Safety Car eine Position verloren hatte, Liam Lawson war gecrasht. ■

XPB

Kein Funk, kein Problem: Armstrong siegt im Sprint



XPB

Schrott statt Sieg: Williams-Ersatz Nissany patzt

ERGEBNIS SPRINT 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Marcus Armstrong	40.50,545 min
2.	Jehan Daruvala	+ 1,431 s
3.	Dennis Hauger	+ 2,243 s
4.	Roy Nissany	+ 2,803 s
5.	Felipe Drugovich	+ 7,045 s
6.	Logan Sargeant	+ 9,821 s
7.	Théo Pourchaire	+ 12,372 s
8.	Liam Lawson	+ 12,826 s
9.	Ayumu Iwasa	+ 13,436 s
10.	Frederik Vesti	+ 17,714 s

HAUPTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Théo Pourchaire	01:01.56,611 h
2.	Enzo Fittipaldi	+ 0,388 s
3.	Ralph Boschung	+ 0,729 s
4.	Clément Novalak	+ 1,497 s
5.	Ayumu Iwasa	+ 1,806 s
6.	Frederik Vesti	+ 2,122 s
7.	Logan Sargeant	+ 2,592 s
8.	David Beckmann	+ 3,229 s
9.	Jehan Daruvala	+ 4,191 s
10.	Felipe Drugovich	+ 4,396 s

F2-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Théo Pourchaire	52
2.	Felipe Drugovich	50
3.	Jehan Daruvala	36
4.	Liam Lawson	35
5.	Richard Verschoor	32

Dreh- und Wendepunkt

Der Dreher des Führenden Zane Maloney stellte das Hauptrennen auf den Kopf

XPB

Doppelter Ersterfolg: Franco Colapinto (Van Amersfoort Racing) und Roman Stanek (Trident) durften in Imola erstmals einen Formel-3-Sieg feiern. Aushilfsfahrer David Schumacher (Charouz) haderte mit den schwierigen Umständen.

Von: **Philipp Körner**

Etliche Neutralisierungen, zwei dramatische Schlussphasen und diverse Meisterschaftsanwärter in Problemen – das Formel-3-Gastspiel in Imola bot die erhoffte Action. Die Basis für ein ereignisreiches Wochenende legte die unfallreiche Qualifikation am regnerischen Freitag. Die Pole-Position für den Sonntag ging an den barbadischen Youngster Zane Maloney (Trident). Teamkollege Roman Stanek und Prema-Pilot Jak Crawford brachten sich auf den Rängen 2 und 3 in Stellung.

Die Pole für das mit Reverse-Grid ausgetragene Sprint-Rennen hatte der Argentinier Franco Colapinto inne, der jedoch schon in der Anfangsphase von MP-Motorsport-Fahrer Caio Collet überholt wurde. Dahinter positionierte sich der wiederholt schnelle Red-Bull-Junior Isack Hadjar (Hitech). Zwei Safety-Car-Phase hielten das Nachwuchs-Feld über die 20-Runden-Distanz eng zusammen und sorgten in den letzten zwei Umläufen für ein hartes Hauen und Stechen um das Podium. Dank DRS-Vorteil konnte sich Colapinto in der letzten Runde wieder an die Spitze setzen. Hinter ihm gerieten sich kurz darauf Collet und Hadjar in die Karbonfasern und rodelten anschließend durch den Kies. Victor Martins (ART) und Jak Crawford erbten die Plätze auf dem Sprint-Podium und gratulierten Franco Colapinto und seinem Team Van Amersfoort Racing artig zum ersten Sieg in der Formel 3.

Regenschlacht trotz Sonne

Wie schon das Sprintrennen wurde zwar auch der Hauptlauf bei Sonnenschein ausgetragen, doch die Restfeuchte der Nacht verleitete einige Teams dazu, auf Regenreifen zu setzen. Obwohl die mutige Strategie zunächst aufging und unter anderem Collet und Colapinto am Pole-Mann Maloney vorbeispülte, raubte ein frühes Safety Car den Regenreifen-Piloten die Chance, einen Vorsprung herauszufahren.

Nach ihren Stopps führte so wieder Maloney das Feld an und sah neben Stanek auch den amtierenden ADAC-F4-Meister Oliver Bearman (Prema) in den Spiegeln. Möglicherweise von diesem Anblick beeindruckt, drehte sich Maloney beim zweiten Restart vor der elften Runde weg. An seine Stelle trat Bearman, der erst in der vorletzten Runde von Stanek geschnappt wurde. Danach ließ Bearman auch Crawford ziehen und verlor durch einen Crash Platz 3 an Hadjar. Nach einem schwierigen Sprint erlebte David Schumacher mit Platz 12 einen Achtungserfolg vor dem DTM-Debüt am Wochenende. ■



XPB

Roman Stanek setzte sich im Hauptrennen durch



XPB

Colapinto schenkte Van Amersfoort den ersten F3-Sieg

IMOLA, RENNEN 1

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Franco Colapinto	36.38,273 min
2.	Victor Martins	+ 2,640 s
3.	Jak Crawford	+ 2,700 s
4.	Roman Stanek	+ 3,634 s
5.	Isack Hadjar	+ 4,088 s
6.	Zane Maloney	+ 4,651 s
7.	Oliver Rasmussen	+ 5,156 s
8.	Alexander Smolyar	+ 5,844 s
9.	Rafael Villagómez	+ 6,420 s
10.	Francesco Pizzi	+ 6,614 s

IMOLA, RENNEN 2

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Roman Stanek	45.37,829 min
2.	Jak Crawford	+ 0,654 s
3.	Isack Hadjar	+ 4,247 s
4.	Arthur Leclerc	+ 6,515 s
5.	Kush Maini	+ 12,566 s
6.	Zak O'Sullivan	+ 13,285 s
7.	Kaylen Frederick	+ 14,289 s
8.	David Vidales	+ 14,945 s
9.	Victor Martins	+ 15,893 s
10.	William Alatalo	+ 16,613 s

F3-FAHRERWERTUNG

	Fahrer	Punkte
1.	Victor Martins	36
2.	Arthur Leclerc	36
3.	Roman Stanek	33
4.	Jak Crawford	32
5.	Isack Hadjar	31

Formel 1

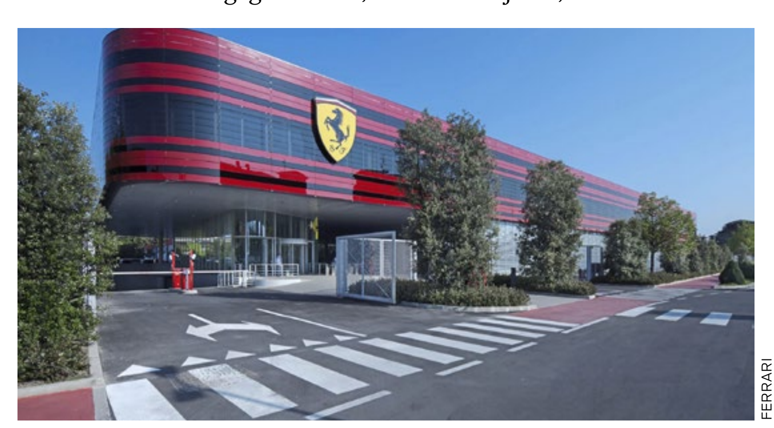
FIA-Check bei Haas

Drei Teams schießen hinter den Kulissen auf Haas wegen zu vieler Ähnlichkeiten mit Ferrari. Der FIA-Check am 20. April in Maranello war aber eine Routine-Untersuchung.

Von: **Michael Schmidt**

McLaren, Aston Martin und Mercedes äußern hinter vorgehaltener Hand den Verdacht, dass Ferrari und Haas bei der Entwicklung der 2022er Autos über das erlaubte Maß zusammengearbeitet haben. Ein offizielles Gesuch, den Fall zu untersuchen, gibt es noch nicht. Trotzdem war die FIA am Mittwoch vor dem Grand Prix in Imola zu einem Check der Büros und der Windkanalmodelle in Maranello. „Ein reiner Routine-Check", erklärt Teamchef Guenther Steiner. „Das machen die immer vor den Italien-Rennen. Von mir aus können sie jeden Tag kommen. Wir haben nichts zu verbergen."

Der Argwohn der Konkurrenz wird genährt, seit Ferrari im Zuge der Budgetdeckelung 30 Ingenieure an Haas abgegeben hat, darunter Technikchef Simone Resta. Beide Teams belegen den gleichen Windkanal. „Unsere Leute arbeiten in einem separaten Gebäude oberhalb des Simulators mit getrennten Zugängen und eigenem Computersystem. Nebenan ist nur die Hypercar-Truppe von Ferrari für das Le-Mans-Projekt", erzählt Steiner. ■



FERRARI

Haas hat einige Büroräume auf dem Ferrari-Gelände in Maranello gemietet

Formel 1

Sainz bleibt bis 2024

Ferrari hat wie erwartet den Vertrag mit Carlos Sainz vorzeitig verlängert. Der neue Deal mit dem Spanier reicht bis ins Jahr 2024. Damit ist die Ferrari-Tür für Mick Schumacher erst einmal für absehbare Zeit geschlossen.

Von: **Tobias Grüner**

Ferrari stellt frühzeitig die Weichen für die Zukunft. Vor dem Heimspiel in Imola hat die Scuderia die Vertragsverlängerung mit Carlos Sainz offiziell gemacht. Schon nach dem Saisonauftakt in Bahrain hatte Teamchef Mattia Binotto angekündigt, dass der neue Deal mit dem Madrilenen nur eine Formsache sei. Am Ende hatte man mit der Bekanntgabe nur auf den richtigen Zeitpunkt gewartet. Nach einem durchwachsenen Saisonstart stärkt Ferrari dem 27-Jährigen mit der vorzeitigen Verlängerung den Rücken. Der Vertrag mit Teamkollege Leclerc war schon vor zwei Jahren ebenfalls bis ins Jahr 2024 verlängert worden. Damit hat Ferrari nun erst einmal Ruhe, was das Fahrerpersonal angeht.

„Ich fühle mich durch diesen Vertrauensbeweis gestärkt und will den Fans unbedingt einen Grund zum Jubel bieten. Mit dem F1-75 kann ich meine Ziele erreichen. Beginnen will ich mit meinem ersten Sieg in der Formel 1", kommentierte Sainz die Unterschrift unter den Vertrag.

Einen Verlierer gibt es bei der ganzen Sache aber auch. Mick Schumacher hatte gehofft, möglichst schnell bei Ferrari in die Fußstapfen seines Vaters zu treten. Nun muss sich der 23-Jährige mit dem Aufstieg noch etwas gedulden. An das Werksteam denkt der Junior aber momentan kaum. Aktuell steht Schumacher vor der Aufgabe, sich bei Haas gegen Magnussen durchzusetzen. ■



XPB

Ferrari hat den Vertrag von Carlos Sainz um zwei Jahre bis 2024 verlängert

NACHRICHTEN

LIMIT AUF 799 KILO?
Einige Teams kämpfen weiter um eine Anhebung des Mindestgewichts. Die F1-Kommission will am 26. April abstimmen, ob das Limit um ein weiteres Kilogramm auf 799 Kilogramm angehoben werden soll. Der Trick dabei: Die Antragsteller kämpfen um die Anhebung des Gewichtslimits für die Antriebseinheiten auf 151 Kilogramm.

MOTORGRUPPE TAGT
In der Woche nach Imola tagte die Motorkommission zum Reglement für 2026. Die FIA will es bis Juni unter Dach und Fach bringen. Dann können auch Audi und Porsche zusagen. Streitpunkte sind noch der Budgetdeckel (derzeit 140 Mio. Dollar pro Jahr), die Prüfstandsstunden, der Budget-Bonus für Neueinsteiger (derzeit fünf bis zehn Mio. Dollar im ersten Jahr), die Batteriegröße und die Ladekapazität.

RED-BULL-PLÄNE
2022 muss jeder F1-Stammfahrer ein Freitagstraining aussetzen, damit ein Junior-Pilot Einsatzzeit bekommt. Bei Red Bull darf Jüri Vips zwei Mal ran, bei Alpha Tauri bekommt Liam Lawson zwei Gelegenheiten, sein Talent unter Beweis zu stellen.

ASTON WILL AUDI
Aston-Martin-Teamchef Mike Krack hat bestätigt, dass man mit Audi Gespräche über eine Zusammenarbeit ab 2026 führt: „Für jedes Team ohne Verbindung mit einem Werk ist das eine super Gelegenheit. Ich würde lügen, wenn ich nicht sagen würde, dass wir Interesse haben."

FORMEL-E-ABSAGE
Das für Anfang Juli geplante Formel-E-Wochenende in Vancouver muss abgesagt werden. Die Organisatoren konnten nicht rechtzeitig die notwendigen Genehmigungen der Behörden einholen. Die Vancouver-Premiere soll nun 2023 nachgeholt werden.



Erster Vorgeschmack auf den Mai: 32 Autos nahmen am zweitägigen Test teil und simulierten neben der Zeitenjagd auch Rennverkehr

INDYCAR

Frühes Drama in Indy

Der „Month of May" startete in diesem Jahr bereits im April. Beim zweitägigen Indianapolis 500 Open Test setzte der Penske-Pilot Josef Newgarden die schnellste Zeit. Am Mittwoch (20.4.) ereigneten sich gleich mehrere mysteriöse Zwischenfälle.

Von: **Philipp Körner**

Es ist eine illustre Liste: Mit Alexander Rossi (Andretti-Honda), Hélio Castroneves (Meyer-Shank-Honda) und Will Power (Penske-Chevy) drehten sich am ersten Testtag gleich drei frühere Sieger des Indy 500 ohne Vorwarnung in der „Warm-up Lane" unterhalb der Steilkurven.

Für alle drei Piloten war der plötzliche Grip-Verlust nicht zu erklären. Ein sichtlich geschockter Will Power berichtete nach seinem Dreher, in dessen Folge der bereits auf dem Oval fahrende Colton Herta (Andretti-Honda) nur knapp einen schweren Auffahrunfall verhindern konnte: „Ich fuhr mit Vollgas und im zweiten Gang, hatte aber nach einer Installationsrunde bereits aufgewärmte Reifen. Ich habe keine Erklärung dafür, warum mir die Hinterreifen durchgedreht sind." Während Rossi und Power sich nach ihren Drehern retten konnten und Herta nach seinem Ausweichmanöver nur leicht die Mauer touchierte, hatte Castroneves weniger Glück.

Der Brasilianer rutschte nach dem Kontrollverlust quer über die Strecke und schlug im letztjährigen Siegerauto hart in die Mauer ein. Auch er rätselte: „Ich kam gerade aus der Box und habe nichts Seltsames gespürt." Nach dem vorzeitigen Ende des ersten Testtags gingen die Streckenbetreiber auf die Spurensuche und erklärten am Donnerstag, dass ein Dichtmittel der Auslöser gewesen sein soll. Dieses wurde im Oktober an unterschiedlichen Tagen auf dem Oval selbst und auf seinen Zusatzbahnen angebracht und soll die Oberflächen vor dem rauen Winter in Indiana schützen. Durch den Zeitunterschied könnte es zu der Diskrepanz bei den Grip-Verhältnissen gekommen sein. Als erste Reaktion auf die Ereignisse trug der Speedway zusammen mit dem IndyCar-Reifenpartner Firestone eine Gummispur auf. Weitere Anpassungen vor den Trainings im Mai werden zudem geprüft.

Drei Rennen für Simona

Zusätzlich zum Dreher-Drama erschwerten auch jeweils morgendliche Schauer das eröffnende Kilometersammeln. Trotz der schwierigen Umstände fuhren die 32 Teilnehmer – Nr. 33 wird weiter händeringend gesucht – an beiden Tagen kombiniert 4318 Runden (10 795 Meilen). Alle fünf Rookies absolvierten ihr „Orientation Program" und sind startberechtigt. Gute Nachrichten gibt es ebenfalls von Romain Grosjean (Andretti-Honda) und Jimmie Johnson (Ganassi-Honda). Beide Fanlieblinge vermeldeten, sich auf dem Speedway immer wohler zu fühlen. Johnson zeigte sich nach seinem Fingerbruch in Long Beach samt Operation wieder zuversichtlicher. Zuversichtlich dürfte auch Josef Newgarden sein, der mit einem Rundenspeed von 229,519 mph (369,375 km/h) Testschnellster war.

Nach dem gefeierten Debüt im letzten Jahr wird das Damen-Team Paretta Autosport zwar 2022 beim Saisonhöhepunkt fehlen. Im Rahmen des Tests erklärte Besitzerin Beth Paretta jedoch, drei Rennen mit Simona de Silvestro zu bestreiten. Mit Support von Chevrolet und Ed Carpenter fährt man auf der Road America, in Mid-Ohio und in Nashville. ■



PARETTA AUTOSPORT

Paretta Autosport und Simona de Silvestro kehren erst Mitte Juni zurück



INDYCAR

Hélio Castroneves flog am ersten Testtag im letztjährigen Sieger-Chassis ab



Gute Bilanz: Erster Einsatz von Rowe Racing, erster Sieg

BMW hoch drei

NLS 3 stand ganz im Zeichen von BMW mit einem Triple-Triumph. Das BMW Junior Team von RMG und die #99 von Rowe Racing lieferten sich einen spannenden Kampf bis auf die letzten Meter. Am Ende setzte sich der M4 GT3 von Augusto Farfus und Connor De Phillippi durch.

Von: **Bianca Leppert**

Wenn eine Marke diesem NLS-Wochenende den Stempel aufgedrückt hat, dann war es BMW. Nachdem beim Saisonauftakt Porsche dominiert hatte und NLS 2 verschoben wurde, feierte BMW mit dem neuen M4 GT3 nun den ersten Nordschleifen-Triumph. Und das gleich dreifach – und mit einer kuriosen Geschichte.

Denn das BMW Junior Team von RMG mit Max Hesse, Dan Harper und Neil Verhagen musste sich kurz vor Schluss des 4h-Rennens ausgerechnet dem Mentor des Junior-Programms, Augusto Farfus, geschlagen geben. Der Brasilianer, der sich das Rowe-Auto #99 mit Connor De Phillippi teilte, nutzte bei einer Überrundung acht Minuten vor Schluss die Chance, um an Hesse vorbeizugehen.

Der kämpfte mit aller Kraft und lieferte in der letzten Runde auf der Döttinger Höhe eine der Szenen des Jahres ab. Er setzte sich im Hochgeschwindigkeitsduell mehrmals neben Farfus – sogar mit den Rädern im Gras –, der verteidigte sich aber hart. Schließlich musste Hesse zurückstecken, als ein weiteres langsameres Auto zu überrunden war. Damit stand dem Sieg von Rowe Racing in deren erstem Rennen der Saison mit dem M4 GT3 nichts mehr im Weg.

Beinhartes Vollgas-Duell

„Wir haben die Gelbphasen etwas unglücklich erwischt, eigentlich sollten wir nach dem letzten Stopp vor dem anderen BMW herauskommen", erklärte Farfus. „Ich hatte 15 Sekunden Rückstand und habe den kontinuierlich zugefahren. Auf der letzten Geraden wurde es eng, weil ich vorher nicht gut durch den Verkehr kam. Max war dann neben mir, und wir sind voll gefahren.

> „Max war neben mir, und wir sind Seite an Seite voll gefahren. Ich wusste, dass ich den Junioren vertrauen kann. Und sie wussten, dass sie mir vertrauen können."
>
> Augusto Farfus, Rowe Racing

Das ist Racing. Ich wusste aber, dass ich ihnen vertrauen kann, und sie wussten, dass sie mir vertrauen können." Farfus meinte, dass dabei auch der neue Asphalt geholfen habe. Denn vorher konnte man mit den Bodenwellen nicht so lange in dieser Art Vollgas nebeneinander herfahren. „Jetzt kannst du dort knallhart Seite an Seite fahren, weil der Belag wie ein Teppich ist."

Die Ironie: In der GT World Challenge ist ausgerechnet Rowe Racing das Team, das die Junioren betreut. In der Eifel ist es RMG. Einziger Makel der Junioren-Vorstellung: Man kassierte während des Rennens eine Stop-and-go-Strafe für das Unterschreiten der Mindestboxenzeit um eine Sekunde.

Hesse war geknickt: „Wir hatten beide ein großes Ego. Und tatsächlich mehr zu verlieren als zu gewinnen. Auf Höhe Flugplatz in der Anfahrt zum Schwedenkreuz hatte ich Pech, als er mich überholt hat. Dann konnte ich aber die zwei Runden an ihm dranbleiben. Auf der Döttinger Höhe waren wir zusammen ein bisschen auf dem Gras.", sagte der Youngster. „Aber wir können zufrieden sein. Wir haben gute Fortschritte gegenüber NLS 1 gemacht." Den BMW-Dreifachsieg machte Walkenhorst mit Sami-Matti Trogen, Christian Krognes und Andy Soucek perfekt, die im Gegensatz zu den anderen Michelin-bereiften BMW auf Yokohama-Pneus unterwegs waren.

Schon im Qualifying zelebrierte man BMW-Festspiele: Gleich vier M4 GT3 landeten in den Top 5. Connor De Phillippi holte die Bestzeit mit 7.57,095 Minuten.

BOP-Anpassung zu NLS 3

Der Technikausschuss des ADAC Nordrhein passte zum zweiten Rennen der Saison (NLS 2 wurde verschoben) die Balance of Per-

formance an. Die neue Evo-Version des Audi R8 LMS musste zehn Kilogramm einladen und bekam einen 0,5 Millimeter kleineren Restriktor. Der Lamborghini Huracán hätte 15 Zusatzkilo an Bord gehabt, war aber gar nicht am Start. BMW musste mit zehn Kilogramm mehr Gewicht antreten, bekam dafür aber mehr Ladedruck. Vor der finalen Einstufung für das 24h-Rennen kann der Technikausschuss nun noch beim 24h-Qualirennen weitere Anpassungen vornehmen.

Manthey fällt aus

Auf dem vierten Rang findet sich mit Toksport WRT ein Team wieder, das ebenfalls zum ersten Mal mit einem neuen Auto auf der Nordschleife unterwegs war. Über den Winter wechselte man von Mercedes zu Porsche und schrammte mit dem 911 GT3 R von Matt Campbell, Julien Andlauer und Mathieu Jaminet nur knapp am Podium vorbei. Dahinter landete mit dem Rowe-Schwesterauto #98 (Edwards/Wittmann/Van der Linde) gleich ein weiterer BMW vor dem Audi R8 vom Scherer Sport Team Phoenix (Beretta/Giermaziak). Das Debüt des britischen TF Sport Teams mit dem Aston Martin Vantage GT3 endete mit dem siebten Gesamtrang für Maxime Martin, Marco Sørensen und David Pittard.

Den besten Mercedes stellte das Mercedes-AMG Team Landgraf Young Talents mit Patrick Assenheimer und Luca-Sandro Trefz auf Platz 8. Erst dahinter reihte sich der beste Audi R8 LMS Evo 2 vom Audi Sport Team Phoenix mit den Piloten Robin Frijns und Kelvin van der Linde ein. Die Top Ten komplettierte der HRT-Mercedes von Luca Stolz und Manuel Metzger, der sich noch auf Öl drehte.

Für den Manthey-Elfer (Estre/Makowiecki/Vanthoor) war das Rennen nach einer Kollision mit einem Porsche Cayman vorzeitig erledigt. Über diesen Zwischenfall stolperte auch der kurz dahinter folgende KCMG-Porsche von Olsen/Burdon/Bamber, der in Folge mit Reparaturen über eine Runde in der Box verlor.

Falken zieht Autos zurück

Ein Satz mit X war das Wochenende für Falken Motorsport. Man entschied sich, beide Porsche 911 GT3 R erst gar nicht am Rennen teilnehmen zu lassen. Nach dem Zeittraining stellte sich heraus, dass die nötige Reifenmischung für das entsprechende Temperaturfenster nicht in ausreichender Menge zur Verfügung stand. Die Erklärung: globale Lieferengpässe von Rohstoffen, die die Reifenproduktion von Falken in Japan hart treffen.

Ursprünglich sollten für Falken Jaxon Evans und Alessio Picariello (#3) sowie Lars Kern und Martin Ragginger (#4) ins Lenkrad greifen. Falken steht damit vor einem Dilemma, denn man hat kaum Rennkilometer vor dem 24h-Rennen gesammelt. Beim ersten NLS-Lauf fielen beide Autos nach Berührungen aus. ■

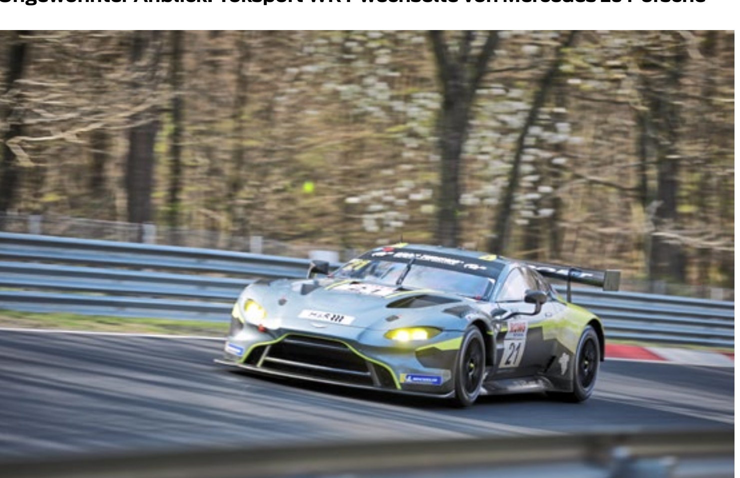
NLS, 2. LAUF, 53. ADENAUER ADAC RUNDSTRECKEN-TROPHY (4 STUNDEN)

Pole-Position
#99, Farfus/De Phillippi (Rowe Racing, BMW M4 GT3), 7.57,095 min
Schnellste Runde
#34, Krognes/Soucek/Trogen (Walkenhorst Motorsport, BMW M4 GT3), 7.55,181 min

1.	#99	Farfus/De Phillippi	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9 Pro	28 Runden
2.	#44	Harper/Verhagen/Hesse	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 0,582 s
3.	#34	Krognes/Soucek/Trogen	BMW Junior Team	BMW M4 GT3	SP9 Pro	+ 1.13,365 min
4.	#27	Andlauer/Campbell/Jaminet	Toksport WRT	Porsche 911 GT3 R	SP9 Pro	+ 1.45,733 min
5.	#98	Wittmann/Edwards/Van der Linde	Rowe Racing	BMW M4 GT3	SP9-Pro	+ 1.57,036 min
6.	#16	Giermaziak/Beretta	Scherer Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS GT3 Evo II	SP9 Pro	+ 2.01,782 min
7.	#21	Sørensen/Pittard/Martin	TF Sport	Aston Martin Vantage	SP9 Pro	+ 2.35,408 min
8.	#55	Assenheimer/Trefz	Mercedes-AMG Landgraf	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.41,726 min
9.	#15	Van der Linde/Frijns	Audi Sport Team Phoenix	Audi R8 LMS Evo II	SP9 Pro	+ 2.49,148 min
10.	#12	Stolz/Metzger	Mercedes-AMG Team Bilstein	Mercedes-AMG GT3	SP9 Pro	+ 2.58,344 min


STEFAN BALDAUF
Ungewohnter Anblick: Toksport WRT wechselte von Mercedes zu Porsche


STEFAN BALDAUF
David gegen Goliath: Der Dacia Logan mischte in der SP3 wieder mit


STEFAN BALDAUF
Aston Martin will mit dem Team von TF Sport beim 24h-Rennen angreifen


STEFAN BALDAUF
BMW M4 GT4 Concept: Testfahrten mit BMW-Werksfahrern in der SP8T



ADAC GT MASTERS

Mercedes holte sich im Sonntagsrennen den Sieg mit Schiller/Gounon vor dem Rutronik-Audi

Jugend forsch

Nach dem ADAC GT Masters Saisonauftakt in Oschersleben muss man sich die Namen einiger aufstrebender Rookies hinter die Ohren schreiben. Zum Beispiel Jusuf Owega, der am Samstag im Land-Audi mit Ricardo Feller siegte. Am Sonntag überzeugte Fabian Schiller bei seinem GT-Masters-Debüt mit Jules Gounon im neuen Drago Racing Team ZVO mit Mercedes.

Von: **Bianca Leppert**

Zugegeben, man muss sich erst einmal an all die neuen Namen in den 22 Autos des ADAC GT Masters gewöhnen. Schnell entsteht der Eindruck: Noch nie gehört, können die was? Vor allem am Samstag, wo traditionell eher die weniger erfahrenen Piloten das Qualifying absolvieren. Doch wer genau hinschaute, wurde schnell eines Besseren belehrt. Denn die Newcomer nutzten ihre Bühne voll aus. Das Zeittraining am Samstagmorgen gab allerdings ein etwas verzerrtes Bild ab. Vielen Haudegen wurde eine rote Flagge 2.52 Minuten vor Schluss wegen eines Unfalls zum Verhängnis. So hatte sich etwa Jesse Krohn im Schubert-BMW just in diesem Moment auf Platz 2 verbessert, doch die Zeit wurde gestrichen. Nach dem Restart gelang es in den Top 10 niemandem mehr, sich zu verbessern. Bei Emil Frey Racing, die neu im GT Masters dabei sind, taktierte man clever, hatte bewusst antizyklisch Franck Perera als Profi rausgeschickt und wurde zum Debüt mit der Pole-Position für den Lamborghini belohnt.

Sturm stürmt nach vorn

Am Start war es GT4-Aufsteiger Joel Sturm, der seinem Namen alle Ehre machte und von Platz 3 mit neuen Reifen im Allied-Porsche nach vorne stürmte. Er schoss mit zwei Rädern auf dem Gras an allen vorbei, musste in der ersten Kurve aber neben die Strecke ausweichen und bowlte bei der Rückkehr auf Rang 3 beinahe den Frey-Lambo und den zweitplatzierten Land-Audi von der Bahn. „Joel ist eben neu in der Serie, da muss man auf sich aufmerksam machen“, witzelte Teamkollege Sven Müller nach dem Rennen.

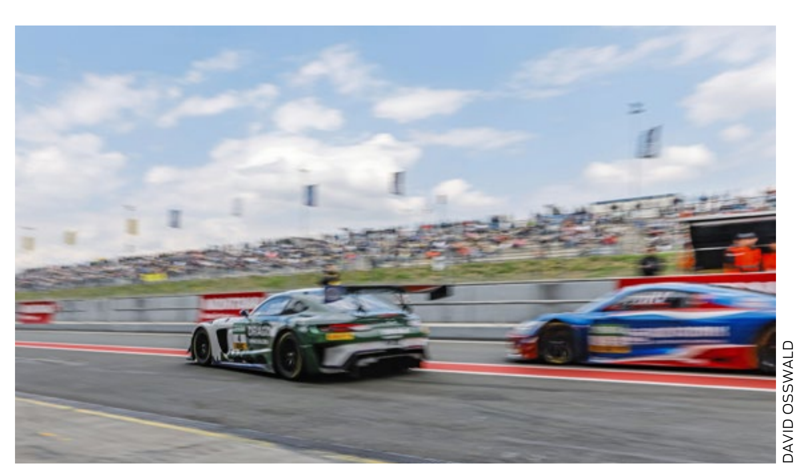
> „Mein Teamkollege Joel ist eben neu im ADAC GT Masters. Da kann man mit so einer Aktion wie am Start natürlich mal auf sich aufmerksam machen.“
>
> Sven Müller, Allied Racing

Indes fuhr Perera an der Spitze in seiner eigenen Welt. Nach sieben Runden hatte der Franzose bereits drei Sekunden Vorsprung auf Owega und Sturm. Dahinter tobte ein spannender Kampf zwischen Jonathan Aberdein im Landgraf-Mercedes und Mick Wishofer im zweiten Frey-Lambo. Nach dem Öffnen des Boxenstopp-Fensters bog der Land-Audi als Letzter zum Service ab, Feller musste sich danach aber wieder hinter Pereras Teamkollege Arthur Rougier einreihen. Der Youngster zeigte in Runde 33 Nerven und machte mit einem Fehler die Bahn für den amtierenden Meister frei. Danach war die Messe ohnehin gelesen, denn Feller setzte sich kontinuierlich ab und kam schließlich mit 4,023 Sekunden Vorsprung ins Ziel.

Für Owega, der erst kürzlich mit einem packenden Battle bei NLS 1 auf sich aufmerksam machte, war es der erste Sieg im ADAC GT Masters. „Ich gebe einfach mein Bestes“, sagte er zu seiner guten Form. „Und Land stellt uns jedes Mal ein Top-Auto hin.“ Nur als der Porsche von Sturm angeschossen kam, wurde er kurz nervös. „Ich dachte: Was geht denn da ab?“

Frey mit gutem Einstand

Bei Emil Frey war man happy mit dem Ergebnis, auch wenn der Sieg zum Greifen nah war. Die Schweizer fanden sich mit der Pole ohnehin schon extrem schnell zurecht, schließlich hatte man bisher keine Erfahrung mit dem Umstand, dass man im ADAC GT Masters anders als in der GT World Challenge keine Reifen heizen darf. Das erfordert neue Setup-Einstellungen. Zumal der DHF-Reifen in diesem Jahr



DAVID OSSWALD

Heikle Szene in der Boxengasse: Schiller knapp vor Engstler



DAVID OSSWALD

Der Land-Audi sicherte sich am Samstag den Triumph mit Owega/Feller

eine neue Mischung und Konstruktion hat. „Wir wussten, dass es schwer wird gegen die neue Evo-Version des Audi R8 LMS", sagte Perera.

Allied Racing-Teamchef Jan Kasperlik konnte mit dem Podium im ersten GT3-Rennen nach viel Erfahrung in der GT4 ebenfalls einen Haken machen und platzierte seine Mannschaft darüber hinaus als bestes Porsche-Team vor ID Racing und Joos Sportwagentechnik auf den Plätzen 5 und 6.

Der Sonntag lief für Porsche hingegen zum Vergessen, denn es kam kein Auto im Zeittraining in die Top 10. Stattdessen meldete sich Rutronik Racing nach einem durchwachsenen Jahr 2021 mit der Pole von Patric Niederhauser wieder an der Spitze zurück. Teamchef Fabian Plentz hat das Team über den Winter neu strukturiert und fühlte sich stark an 2019 erinnert, als man als Neuling in die Serie kam und direkt den Titel holte.

Niederhausers Runde war imposant: 1.22,277 Minuten. Neuer Rekord. Bestzeit in allen drei Sektoren und zwei Zehntel Vorsprung auf Jules Gounon im Mercedes AMG GT3 von ZVO.

Zweifelsohne funktionierte die Audi Evo-Version in Oschersleben bestens.

Beinahe-Crash beim Stopp

In der Anfangsphase des Rennens schuf Jules Gounon sofort Tatsachen und ging in der Hasseröder-Kurve an Niederhauser vorbei. „Jules hatte offenbar mehr Temperatur in den Reifen", sagte der Schweizer, der sich einen Satz neuer Pirelli-Reifen für den Sonntag aufgespart hatte. „Er hatte mehr Grip und wohl einen anderen Luftdruck als wir." In der ersten Rennhälfte sortierten sich der ZVO-Mercedes, der Rutronik-Audi und der Landgraf-Mercedes von Raffaele Marciello auf den ersten drei Rängen ein.

> „Jules hatte offenbar mehr Temperatur in den Reifen und dadurch deutlich mehr Grip. Sie hatten wohl einen anderen Luftdruck gewählt."
>
> Patric Niederhauser, Rutronik

Zu einer der Schlüsselszenen kam es beim Pflicht-Boxenstopp. Gounons Partner Fabian Schiller, ebenfalls neu im ADAC GT Masters, fuhr um Haaresbreite vor Rutronik-Pilot Luca Engstler in die Fast Lane in der Boxengasse. Engstler, der aus der WTCR in den GT3-Sport aufgestiegen und in den Audi-Fahrerkader gewechselt ist, erlebte einen Schreckmoment, musste vom Gas gehen und ausweichen.

„Wenn das kein Unsafe Release war, weiß ich auch nicht", sagte er hinterher. „Ich will mich hier aber nicht gleich unbeliebt machen und herummeckern." Weil Schiller verschlafen hatte, rechtzeitig den Pit Speed Limiter rauszunehmen, beschädigte sich Engstler beim Hinterherfahren auch noch den Splitter.

Die Rennleitung sah das Thema offenbar nicht so brenzlig und leitete keine Untersuchung ein. Bei ZVO fragte man sich hinterher, wie es sein kann, dass man zeitgleich vor dem Audi an die Box kam, selbst keine Zeit beim Stopp verlor, aber beinahe dahinter fiel. Deren Vermutung: Vielleicht spekulierte der Audi auf Spielraum beim Durchfahren der Fast Lane, denn die Zeit wird erst beim Überfahren der Linie am Ende der Boxengasse gestoppt.

Während Schiller und Engstler als Newcomer einen brillanten Job an der Spitze machten und nur verwalteten, musste Jonathan Aberdein Platz 3 im Landgraf-Mercedes heftig verteidigen. Denn der Schubert-BMW, der Frey-Lambo, der zweite Rutronik-Audi und der Land-Audi drängelten dicht dahinter.

Aberdein rettete sich zwar noch aufs Podium, doch sein Gesichtsausdruck und der von Kollege Marciello sprachen Bände. Die beiden hatten sich auf dem Rückweg von der Pressekonferenz ins Fahrerlager wenig zu sagen. Marciello äußerte sich zudem, dass er kein Fan der Fahrer-Einstufungsgewichte sei, da die Silber-Fahrer so schnell seien.

Umso ausgelassener war die Stimmung bei Philipp Zakowski und Jörg van Ommen, die mit Schiller/Gounon den ersten Sieg bejubelten. „Wir haben das Team erst im November gegründet und nicht damit gerechnet, dass wir hier gleich gewinnen würden", sagte Zakowski, der die Zusammenarbeit mit seinem Bruder Peter und Zakspeed bewusst beendet hatte, um etwas eigenes auf die Beine zu stellen. ■ ▷

NACHRICHTEN

SHELL-AUFKLÄRUNG
Im Fahrerlager brodelte die Gerüchteküche rund um den neuen Sprit von Shell, der 50 Prozent erneuerbare Komponenten enthält. Teams sorgten sich darum, ob die Haltbarkeit der Leitungen und Dichtungen gewährleistet ist. Um die Bedenken abzubauen, war ein Team von Shell inklusive des Kraftstoff-Entwicklers am Freitag in Oschersleben und leistete in vielen Gesprächen Aufklärungsarbeit.

WER MIT NUMMER 1?
Weil die amtierenden Meister Ricardo Feller und Christopher Mies in diesem Jahr getrennt bei Land Motorsport an den Start gehen, konnte nur einer die #1 mitnehmen. Die ging an Christopher Mies und seinen neuen Partner Tim Zimmermann. Die Entscheidung fällte das Team. Während Mies ohnehin keinen Wert darauf legt, hätte sich Feller gefreut. Der erklärte sich die Entscheidung damit, dass er bei zwei Rennen wegen DTM-Überschneidungen fehlt und dann kein Meister im Auto sitzt.

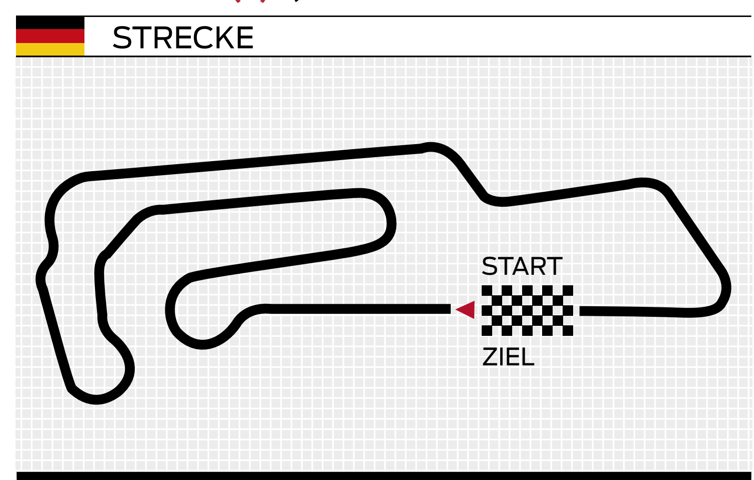
ENDLICH WIEDER FANS
Rund 28 000 Fans pilgerten von Freitag bis Sonntag nach Oschersleben, um sich die ADAC GT Masters Action erstmals wieder ohne Corona-Beschränkungen anzuschauen – so viele wie zuvor noch nie in Oschersleben. Beim ADAC war man glücklich über das große Interesse. „Der Ticketvorverkauf lief so gut wie 2019 vor Corona", sagte ADAC-Vorstand Lars Soutschka.

KRITIK AM LIVESTREAM
Mit der neuen alten Startzeit am Mittag um 13 Uhr sammelte der ADAC viele Pluspunkte bei den Teams. Die späte Startzeit am Nachmittag war 2021 heftig kritisiert worden. Nur die Auffindbarkeit des Livestreams finden einige im Fahrerlager aber immer noch kompliziert. Aus Rechtegründen wird dieser nicht auf YouTube gezeigt, ist aber auf adac-motorsport.de zu finden.

ADAC GT MASTERS 2022 RESULTATE

OSCHERSLEBEN (D) 3,667 KM

STRECKE



QUALIFYING RENNEN 1

1.	Franck Perera	1.22,688 min
2.	Jusuf Owega	+ 0,201 s
3.	Joel Sturm	+ 0,312 s
4.	Jonathan Aberdein	+ 0,331 s
5.	Mick Wishofer	+ 0,337 s
6.	Jan Marschalkowski	+ 0,361 s
7.	Jack Aitken	+ 0,394 s
8.	Klaus Bachler	+ 0,439 s
9.	Christian Engelhart	+ 0,465 s
10.	Jesse Krohn	+ 0,486 s
11.	Frank Bird	+ 0,524 s
12.	Fabian Schiller	+ 0,614 s
13.	Jannes Fittje	+ 0,671 s
14.	Tim Zimmermann	+ 0,710 s
15.	Ben Green	+ 0,723 s

QUALIFYING RENNEN 2

1.	Patric Niederhauser	1.22,277 min
2.	Jules Gounon	+ 0,210 s
3.	Raffaele Marciello	+ 0,261 s
4.	Albert Costa Balboa	+ 0,328 s
5.	Ricardo Feller	+ 0,362 s
6.	Dennis Marschall	+ 0,372 s
7.	Nick Catsburg	+ 0,574 s
8.	Mattia Drudi	+ 0,647 s
9.	Daniel Juncadella	+ 0,675 s
10.	Norbert Siedler	+ 0,745 s
11.	Konsta Lappalainen	+ 0,803 s
12.	Christopher Mies	+ 0,870 s
13.	Sven Müller	+ 0,912 s
14.	Arthur Rougier	+ 0,943 s
15.	Markus Winkelhock	+ 0,945 s

ERGEBNIS RENNEN 1

Oschersleben (D): 23.04.2022; 1. von 14 Läufen;
43 Runden à 3,667 km = 157,681 km
21 Teams gestartet, 21 gewertet; Wetter: 16 Grad, sonnig/trocken
Pole-Position:
#19 Franck Perera (F), Lamborghini Huracán GT3, 1.22,688 min = 159,6 km/h
Schnellste Runde:
#19 Franck Perera (F), Lamborghini Huracán GT3, 1.24,091 min = 156,9 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	J. Owega/R. Feller	Audi/Land Motorsport	1:02.36,374 h	25+2*
2.	F. Perera/A. Rougier	Lamborghini/Emil Frey	+ 4,023 s	20+3*
3.	J. Sturm/S. Müller	Porsche/Allied-Racing	+ 4,443 s	16+1*
4.	J. Aberdein/R. Marciello	Mercedes/Landgraf	+ 5,633 s	13
5.	K. Bachler/R. Renauer	Porsche/ ID by Herberth	+ 19,826 s	11
6.	C. Engelhart/A. Güven	Porsche/Joos Sportw.	+ 20,292 s	10
7.	M. Wishofer/K. Lappalainen	Lamborghini/Emil Frey	+ 28,769 s	9
8.	J. Krohn/N. Catsburg	BMW/Schubert	+ 29,825 s	8
9.	K. Schramm/D. Marschall	Audi/Rutronik Racing	+ 30,033 s	7
10.	L. Engstler/P. Niederhauser	Audi/Rutronik Racing	+ 30,466 s	6

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

ERGEBNIS RENNEN 2

Oschersleben (D): 24.04.2022; 2. von 14 Läufen;
43 Runden à 3,667 km = 157,681 km
22 Teams gestartet, 22 gewertet; Wetter: 16 Grad, bewölkt/trocken
Pole-Position:
#15 Patric Niederhauser (CH), Audi R8 LMS GT3, 1.22,277 min = 160,4 km/h
Schnellste Runde:
#63 Albert Costa Balboa (E), Lambo Huracán GT3, 1.24,060 min = 157,0 km/h

	Fahrer	Marke/Team	Zeit/Rückst.	Punkte
1.	J. Gounon/F. Schiller	Mercedes/Drago ZVO	1:02.37,542 h	25+2*
2.	P. Niederhauser/L. Engstler	Audi/Rutronik Racing	+ 2,735 s	20+3*
3.	R. Marciello/J. Aberdein	Mercedes/Landgraf	+ 14,542 s	16+1*
4.	N. Catsburg/J. Krohn	BMW/Schubert	+ 15,088 s	13
5.	A. Costa Balboa/J. Aitken	Lamborghini/Emil Frey	+ 16,431 s	11
6.	R. Feller/J. Owega	Audi/Land Motorsport	+ 17,759 s	9
7.	D. Marschall/K. Schramm	Audi/Rutronik Racing	+ 17,922 s	8
8.	D. Juncadella/J. Marschalkowski	Mercedes/Drago ZVO	+ 22,646 s	7
9.	M. Drudi/T. Vermeulen	Audi/Car Collection	+ 27,135 s	6
10.	N. Siedler/S. Reicher	Audi/Eastalent	+ 29,248 s	5

*Die Top 3 des Qualifikationstrainings bekommen Meisterschaftspunkte (3-2-1).

STAND FAHRER

1.	Owega/Feller	37 Punkte
2.	Aberdein/Marciello	30
3.	Gounon/Schiller	29
4.	Engstler/Niederhauser	29
5.	Perera/Rougier	26
6.	Krohn/Catsburg	21
7.	Müller/Sturm	19
8.	Marschall/Schramm	16
9.	Wishofer/Lappalainen	14
10.	Aitken/Renauer	11
11.	Engelhart/Güven	10
12.	Juncadella/Marschalk.	8
13.	Vermeulen/Drudi	7
14.	Mies/Zimmermann	7
15.	Siedler/Reicher	6

STAND TEAMS

1.	Montaplast by Land	35 Punkte
2.	Drago Racing ZVO	31
3.	Emil Frey Racing	31
4.	Mann-Filter Landgraf	29
5.	Rutronik Racing	28
6.	Allied-Racing	22
7.	Schubert Motorsport	22
8.	ID Racing w. Herberth	13
9.	Joss Sportwagent.	13
10.	Car Collection	13
11.	T3 Motorsport	12
12.	Merc.-AMG Team ZVO	11
13.	Eastalent Racing	11
14.	Madpanda M'sport	7

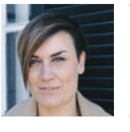
STAND JUNIOREN

1.	J. Owega	45 Punkte
2.	Lappalainen/Wishofer	37,5
3.	Schiller	34
4.	Schramm	29
5.	Sturm	28
6.	Green/Krütten	27
7.	Vermeulen	18

KOMMENTAR

BENZIN IM BLUT?

Der neue Shell-Sprit des ADAC GT Masters, der 20 Prozent weniger CO_2-Emissionen produzieren soll, sorgte im Fahrerlager für Diskussionen. Die Kritik: Der Sprit sei mit 4,20 Euro pro Liter zu teuer (trotz ADAC-Subvention) und außerdem wisse man nicht, wie sich der E10-Gehalt auf die Dichtungen und Leitungen auswirke. Letzteres ist tatsächlich ein Thema, das beobachtet werden muss. Es liegt in der Natur der Sache, dass wir alles, was neu ist, erst mal skeptisch betrachten. Jetzt kommt das große Aber: Ein hoffentlich bald komplett CO_2-neutraler Kraftstoff ist für mich die einzige Chance, den Motorsport in dieser Form mit Verbrennern und den mitschwingenden Emotionen wie Sound etc. am Leben zu erhalten. Der Motor ist ja nicht das Problem, sondern das, was darin verbrannt wird. Der neue Kraftstoff im ADAC GT Masters ist ein Zwischenschritt und besser als nix. Eine gewisse Skepsis ist nie verkehrt, aber alle im Fahrerlager mit Benzin im Blut sollten erkennen, dass genau diese neuen Kraftstoff-Varianten nicht der Feind, sondern der Brückenschlag sind. Und da liegt es in der Verantwortung jedes Einzelnen, sich über die neuen Technologien zu informieren, um überhaupt mitreden zu können.



Bianca Leppert
freie Redakteurin

Sportwagen-WM (WEC): Peugeot startet mit der Homologation des Hypercars 9X8

Peugeot 9X8 kommt ohne Flügel!

In der vergangenen Woche setzte Peugeot seine Testfahrten mit dem neuen Hypercar 9X8 in Magny Cours fort, parallel hat die Homologation des 9X8 begonnen. Die wichtigste Feststellung: Peugeot bleibt dem Ursprungskonzept treu und wird auf einen traditionellen Heckflügel verzichten. Trotzdem wird es für 2022 Nachbesserungen geben, die allerdings der Reglementsentwicklung geschuldet sind.

Von: **Marcus Schurig**

Zurzeit bolzen die Franzosen mit ihrem revolutionären Hypercar Peugeot 9X8 fleißig Kilometer: Nach Tests in Barcelona, Aragón, Magny Cours, Le Castellet und vergangene Woche nochmals in Magny Cours hat man einen soliden Kilometersockel aufgebaut. „An guten Tagen kommen trotz der Unterbrechungen für Setup-Änderungen im Schnitt 800 Kilometer zusammen", erklärt Peugeot-Technikdirektor Olivier Jansonnie. Das Ziel bis zum ersten Renneinsatz legt Jansonnie auf 20000 bis 25000 Kilometer fest. „Wir haben bereits einen 36-Stunden-Test in Le Castellet absolviert, ein weiterer wird in Kürze folgen." Seit März steht für das Team Peugeot Sport ein großer Test pro Monat an.

Auf die Frage nach dem Termin für das offizielle Renndebüt winden sich die Franzosen ein wenig: „Wir fahren dann Rennen, wenn die Entwicklungsphase abgeschlossen ist", sagt Jean Marc Finot, Motorsport-Vizepräsident der Stellantis-Gruppe, zu der Peugeot gehört. „Unser Ziel ist das 6h-Rennen in Monza", so Jansonnie, „darauf arbeiten wir hin. Ob das klappt, kann ich jetzt noch nicht sagen."

Konzeptplan bestätigt

Neue offizielle Bilder vom 9X8 gibt es aktuell nicht, der Grund: Das Fahrzeug befindet sich mitten in der Homologation, die finale Spezifikation wird Mitte Mai enthüllt. Technikchef Jansonnie stellt klar: „Das Auto wird ohne Heckflügel homologiert, das steht bereits seit langer Zeit fest. Die Fahrdaten von der Rennstrecke haben unsere Simulation voll und ganz bestätigt, wir brauchen keinen Heckflügel, um die vom Reglement gesetzten Koeffizienten für Abtrieb und Luftwiderstand zu erreichen."

> „Die Daten von der Rennstrecke haben unsere Simulation bestätigt: Wir brauchen keinen Heckflügel, um die Performance-Fenster des Reglements zu erreichen."
>
> Peugeot-Technikchef Jansonnie



PEUGEOT

Debütiert das Peugeot-Hypercar in Monza? Das wäre das Wunschszenario...

Ohne Heckflügel zu fahren bedeutet auch, dass die Trimmung der Aerodynamik über den Frontspoiler erfolgen muss – eine kniffl ige Sache. „Das Abtriebsniveau der neuen Fahrzeuggeneration ist eher niedrig, daher ist das aus unserer Sicht kein Nachteil und damit auch kein Problem", erklärt Jansonnie.

Motorsport aktuell hatte im März aus Sebring berichtet, dass Peugeot für 2023 angeblich ein größeres Update plane, wo auch ein Wechsel auf die breiteren Hinterreifen der IMSA-LMDh-Klasse geplant sei. Jansonnie erteilt eine klare Absage: „Es wird zwar Änderungen für 2023 geben, aber das sind keine Konzeptänderungen, sondern Modifikationen, um die Entwicklung des Technikreglements über die Konvergenz mit der IMSA abzudecken." Ein Punkt sind hier zum Beispiel mechanische Anpassungen beim V6-Turbomotor, der für normalen Kraftstoff entwickelt wurde, und der nun für neue synthetische Kraftstoffe angepasst werden könnte.

Die Ansage von ACO und IMSA aus Sebring, dass alle ab 2023 homologierten Autos der Topklasse, egal ob Hypercar (LMH) oder LMDh, mit den breiteren Hinterreifen aus Amerika antreten müssen, hat bei Peugeot keine neuen Konzeptüberlegungen ausgelöst: „Unser Auto wurde für gleich große Reifen vorne und hinten ausgelegt, dem folgt die Gewichtsverteilung und auch der Aero-Trim", erläutert Olivier Jansonnie. „Es gibt also keinen Grund, das für 2023 zu ändern, auch wenn wir dann womöglich der einzige Hersteller sind, der mit gleichgroßen Reifen an Vorder- und Hinterachse antritt." ■

Achterbahn

Als ob die Asphaltprüfungen in Kroatien nicht schon anspruchsvoll genug wären: Dichter Nebel, heftiger Regen und tückischer Schlamm brachten Fahrer, Schotter-Spione und Wetterfrösche an ihr Limit und stellenweise darüber hinaus, nur Kalle Rovanperä brachte nichts aus der Ruhe.

Von: **Michael Heimrich**

Als asphaltierte Achterbahn bezeichnen die Fahrer die Strecken der Rallye Kroatien mit ihren vielen Kurven und Kuppen. Eine Achterbahn erlebten beim dritten WM-Lauf auch die Gefühle aller Beteiligten, besonders die von Jari-Matti Latvala. Das zarte Nervenkostüm des Toyota-Teamchefs wurde bereits auf der ersten Wertungsprüfung auf die Probe gestellt. So richtig erklären konnte niemand, warum Esapekka Lappi diesen einsamen Steinbrocken in der Innenseite einer Rechtskurve besonders eng umfahren wollte. Aber die Aufhängung des Vorderrads verlor das ungleiche Duell, und der Finne war der erste prominente Eintrag in einer langen Liste von Ausfällen und Ereignissen.

Zur allgemeinen Beruhigung von Latvala nutzte sein weiterer Schützling Kalle Rovanperä den Vorteil der ersten Startposition des Tabellenführers. Der Finne konnte so als Erster über saubere Asphalt-Pisten toben und dem Rest hinter sich den Schamott auf die Straße werfen. Der 21-Jährige setzte am ersten Tag sechs von acht Bestzeiten, die ihm einen satten Vorsprung von 1.23 Minuten einbrachten.

Spionieren mit Livestream

Die Streckenbeschaffenheit war eines der großen Themen an diesem Wochenende. Wie bei Asphalt-Rallyes üblich, durften die Teams Schotter-Spione einsetzen, die Stunden vor dem Start über die WPs fahren und letzte Veränderungen durchge-



Die 15. Prüfung wurde abgesagt. Sicherheits-Chefin Michèle Mouton konnte in dickstem Nebel nicht über die Haube ihres Autos hinaussehen.



Mit viel Nervenstärke holte sich Kalle Rovanperä den Sieg

DANIEL ROESELER

Die kroatischen Prüfungen bieten die volle Bandbreite an Herausforderungen, dazu gab es noch wechselhaftes Wetter

TGR/MCKLEIN

ben können. Damit nicht genug, wird auch mittlerweile der Streamingdienst WRC+ von den Aktiven eifrig genutzt, um der Konkurrenz vor dem eigenen Start bis zur letztmöglichen Minute bei der Arbeit über die Schulter zu schauen, und um die aktuellsten Informationen zu bekommen und Gefahren rechtzeitig aufzuspüren.

Möglicherweise wurde damit auch verhindert, dass sich der Vorgarten eines Anwohners kurz nach dem Start der dritten Prüfung in einen Autofriedhof verwandelte. So stand dort nur der zerfledderte Ford von Adrien Fourmaux. Dem Franzosen war eine Wasserlache in der ersten Rechtskurve zum Verhängnis geworden. „Aquaplaning. Ich hatte keine Chance", gab Fourmaux wortkarg zu Protokoll. Sein Auto drehte sich ein und durchbrach die Hecke auf der gegenüberliegenden Seite. Der gefällte Baum war dabei das kleinere Übel: Weil M-Sport auf die mögliche Reparatur am Puma verzichtete, war die Rallye für den seit seinem starken WRC-Debüt in Kroatien im Vorjahr hochgehandelten Franzosen erneut vorzeitig vorbei. Bekommt er nicht bald im wörtlichen Sinne die Kurve, wären die wenigsten überrascht, wenn der 26-Jährige sein unterbrochenes Medizinstudium bald wieder aufnehmen müsste. M-Sport-Chef Malcolm Wilson wird ihn in Kürze zum Vieraugengespräch bitten, Alternativen auf diesem Niveau sind allerdings dünn gesät.

Thierry Neuville ahnte an jenem ersten Morgen noch nicht, was auf ihn zukommen würde. Der Belgier war schon in der dritten Kurve der Rallye in einen Graben gerutscht und brauchte einen Moment, um wieder zu sich zu finden. Kaum konnte er das Tempo von Rovanperä mitgehen, sprang der Keilriemen von der Lichtmaschine seines Hyundai. Neuville tauschte den Riemen, aber auch der zweite blieb nicht auf der Rolle. Mit absinkender Spannung versuchte Neuville den Mittagsservice zu erreichen. 800 Meter vor dem Service war das letzte Volt aus dem Kabelbaum verflogen. In einem einmaligen Kraftakt schob er zusammen mit Beifahrer Martijn Wydaeghe das Auto durch Zagreb. Der zierliche Wydaeghe brach nach Erreichen der Zeitkontrolle völlig entkräftet zusammen, Neuville hatte immerhin noch einen letzten Rest Luft für ein paar Schimpfworte.

Der Belgier wusste lange vor den klatschenden Fans, dass da noch was kommen würde, denn nach der zeitzehrenden Flickschusterei an der Lichtmaschine hatte er mit reichlich Verspätung auf der Uhr die Grenze des Erlaubten drastisch überschritten. Im Straßenverkehr wurde er



REINER KUHN

Adrien Fourmaux sorgte erneut für Überstunden bei den M-Sport-Mechanikern



REINER KUHN

Thierry Neuville kämpfte bis zur Erschöpfung, um weiter vorn dabei zu sein

Der volle Einsatz von Oliver Solberg blieb unbelohnt, der Schwede landete am Samstagmorgen im Unterholz

mit 156 km/h geblitzt, erlaubt waren 80. Entsprechend deftig fiel der Strafzettel aus: 1900 Euro und zwei Tage „Sozialdienst“. Was am schwersten wog, war die verkehrserzieherische Maßnahme von einer Strafminute, die ihn – aufgesattelt auf die 40 Strafsekunden wegen der Verspätung an der Zeitkontrolle – endgültig aus dem Kreise der Siegkandidaten katapultierte. Neuville fiel auf den vierten Platz zurück. Als am Samstagmorgen der Motor seines Autos nicht anspringen wollte und er weitere zehn Strafsekunden kassierte, hatte er den Tiefpunkt erreicht.

Ein weiteres dominantes Thema der Rallye waren Reifenschäden. Als sich Ford-Neuzugang Pierre-Louis Loubet schon auf der zweiten Prüfung einen dritten Plattfuß einfing, reihte auch er sich in die Ausfallliste ein. Gus Greensmith hatte ebenfalls vorzeitig Feierabend, nachdem er auf der letzten Prüfung seinen letzten Ersatzreifen aufgearbeitet hatte. „Dabei habe ich nichts getroffen“, beteuerte der Engländer. „Will man vorne sein, muss man die Kurven schneiden, und dabei fängt man sich leicht etwas ein“, erklärte Elfyn Evans, der nach seinen zwei Platten alle Hoffnungen auf ein gutes Ergebnis begraben konnte und enttäuscht Fünfter wurde. Hyundai-Junior Oliver Solberg bemerkte lakonisch: „So läuft das Spiel heute: Du wartest einfach darauf, dass alle anderen Probleme kriegen.“

Reifenpoker am Finaltag

In diesem Moment konnte der Schwede noch nicht ahnen, dass ausgerechnet er sich am Samstagmorgen spektakulär ins Aus kegeln würde. In einer schnellen Linkskurve knallte sein Hyundai rücklings ins Unterholz, wo sich am eingedrückten Auspuff flugs ein Feuerchen entzündete. Weil die Feuerwehr befürchtete, dass die Flammen auf die empfindliche Hybrid-Einheit übergreifen könnten, wurde die Prüfung abgebrochen. Solberg und Co Elliott Edmondson bekamen mit requirierten Feuerlöschern die Sache in den Griff, aber die Rallye war auch für den Schweden vorzeitig zu Ende.

Unterdessen zog so dichter Nebel auf, dass Ford-Pilot Craig Breen protokollieren ließ: „Stellenweise konnte man kaum mehr als zehn Meter weit sehen.“ Doch nicht die beschränkte Sicht sollte die Rallye noch einmal spannend machen: Spitzenreiter Rovanperä verlor mit einem Reifenschaden vorn links fast eine Minute. Das rief Ott Tänak auf den Plan, der sich trotz seines Reifenschadens auf den zweiten Platz verbessert hatte. Nun witterte der Este Morgenluft und setzte am finalen Sonntag für die vier letzten Prüfungen auf eine riskante Reifenstrategie.

Die Meteorologen der Teams versprachen am Sonntag weitgehend trockenes Wetter, nur vereinzelt könnte es Regen geben. Bei Hyundai hatten die Wetterfrösche aber den besseren Riecher und Tänak ließ sich vier weiche Reifen aufziehen und zwei Regengummis einpacken. Als der Himmel über der vorletzten Prüfung plötzlich seine Schleusen öffnete, war er optimal bereift und konnte dem verdutzten Rovanperä die mit einer knappen halben Minute eigentlich komfortable Führung um 1,4 Sekunden entreißen.



Die diesjährige Rallye Kroatien war die drittknappste Asphalt-Rallye der Geschichte, mit 0,6 Sekunden im Vorjahr belegt sie auch Rang 1.



DANIEL ROESELER



DANIEL ROESELER

Craig Breen war einer der wenigen Fahrer, die keine Reifenschäden beklagten



REINER KUHN

Ständig neue Infos für die Beifahrer

DANIEL ROESELER

Ott Tänak mit riskanter Reifenwahl

Doch dann kam die Sonne wieder hervor, und auf den finalen Kilometern gab es nur noch vereinzelt feuchte und schlammige Abschnitte. Das spielte wieder Rovanperä in die Hände, der im Gegensatz zu Tänak zusätzlich zu den zwei überkreuz montierten Regen-Pneus auf die harte Reifenmischung gesetzt hatte. Rovanperä setzte eine deutliche Bestzeit und holte sich den Sieg in Kroatien. „Mit Sicherheit der härteste in meiner Karriere", so Rovanperä, der damit auch eine Scharte aus dem Vorjahr auswetzte, als er nach nur fünf Kilometern verunfallte. Teamchef Latvala hätte am liebsten die ganze Welt umarmt und strahlte über beide Ohren: „Der Junge überrascht mich immer wieder!"

Tänak nahm die Niederlage fast schon gelassen hin. Dafür, dass er sein Auto zu Beginn des Wochenendes noch „ziemlich am Anfang der Entwicklung" wähnte, war der i20 doch ziemlich flott unterwegs. Tänak verlor nicht, weil der Hyundai so viel langsamer war als der Toyota, sondern weil der Mann mit zwei Ausfällen bei den ersten zwei Rallyes nicht bereit war, im Finale den Einsatz zu erhöhen.

Jenseits der letzten Rille war auf der Powerstage nur Thierry Neuville unterwegs. Der eine harte Vorderreifen vorn rechts sorgte in einer zügigen Links für Untersteuern und hauchte sein Leben nach heftigem Einschlag in einen Graben aus. Beim eingesprungenen Dreher um die Längsachse war auch der linke Hinterreifen hinüber. Beim Aufschlag wurde Neuville so heftig angeknockt, dass sein Gegensprechanlagenkabel abriss und Martijn Wydaeghe ihm den Weg mit Handzeichen weisen musste. Trotz aller Rückschläge und 120 Strafsekunden kam das Duo noch auf Rang 3 ins Ziel. So eine Achterbahnfahrt kann ja auch mächtig Glückshormone freisetzen, doch ist zweifelhaft, ob die Belgier nach so einem wilden Auf und Ab noch mal Tickets lösen würden. ■

RALLYE KROATIEN (22.–24. APRIL 2022)

19 Wertungsprüfungen über 275,99 Kilometer

1.	Rovanperä/Halttunen (FIN/FIN)	Toyota GR Yaris Rally1	2:48.21,5 h
2.	Tänak/Järveoja (EST/EST)	Hyundai i20 N Rally1	+4,3 s
3.	Neuville/Wydaeghe (B/B)	Hyundai i20 N Rally1	+2.21,0 min
4.	Breen/Nagle (IRL/GB)	Ford Puma Rally1	+3.07,3 min
5.	Evans/Martin (GB/GB)	Toyota GR Yaris Rally1	+3.46,0 min
6.	Katsuta/Johnston (J/GB)	Toyota GR Yaris Rally1	+8.08,5 min
7.	Rossel/Sarreaud (F/F)	Citroën C3 Rally2	+10.01,0 min
8.	Kajetanowicz/Szczepaniak (PL/PL)	Skoda Fabia Evo Rally2	+11.01,2 min
9.	Lindholm/Hämäläinen (SWE/SWE)	Skoda Fabia Evo Rally2	+11.11,9 min
10.	Gryazin/Aleksandrov (RUS/RUS)	Skoda Fabia Evo Rally2	+11.48,5 min

Bestzeiten: Rovanperä 8, Lappi 4, Neuville 3, Evans 2, Tänak 2

WM-STAND FAHRER

1.	Kalle Rovanperä	76 Punkte
2.	Thierry Neuville	47
3.	Craig Breen	30
4.	Sébastien Loeb	27
5.	Ott Tänak	27
6.	Takamoto Katsuta	26
7.	Gus Greensmith	20
8.	Sébastien Ogier	19
9.	Elfyn Evans	17
10.	Esapekka Lappi	15



DANIEL ROESELER

Elfyn Evans wurde glanzlos Fünfter

WM-STAND MARKEN

1.	Toyota	129 Punkte
2.	M-Sport-Ford	87
3.	Hyundai	65
4.	Toyota II	32

Nach einer fehlerfreien Fahrt fließen in Rossels Citroën die Freudentränen

ROESELER

Rossels Revanche

Yohan Rossel war bis in die Haarspitzen motiviert: „Nach dem unglücklichen Saisonstart mit Rang 5 in Monte Carlo musste hier der Sieg her.“ Gesagt, getan – der Franzose war in Kroatien von nichts und niemandem aufzuhalten.

Von: **Reiner Kuhn**

Dass die Rally1-Boliden beim Kurvenschneiden reichlich Dreck auf die Strecke schaufeln, wissen die Zweitliga-Piloten. Dumm nur, wenn die verschmutzten Asphaltpisten durch Regenschauer zu unberechenbaren Rutschbahnen mutieren. Während das Gros der 29 WRC2-Fahrer mit den Pisten, der Reifenwahl, dem Setup ihrer Autos oder allem zusammen hadert, gibt Yohan Rossel seinem Citroën die Sporen.

Auf der ersten Prüfung schenkt er dem zweitschnellsten Chris Ingram (Skoda) eine halbe Sekunde pro Kilometer ein und lässt zwei weitere Bestzeiten folgen. Nach acht Prüfungen und der ersten Tagesetappe liegt Rossel 36 Sekunden vor Nikolay Gryazin. Auf den Rängen 3 bis 5 folgen Rossels Markengefährte Eric Camilli (+ 59 s) sowie Gryazins Skoda-Kollegen Kajetan Kajetanowicz (+ 1,09 min) und Emil Lindholm (+ 1,36 min).

Für andere läuft es weniger gut: Während Eric Cais (Ford), Stephane Lefebvre (Citroën) oder Ingram einen Reifenschaden beklagen, geht VW-Pilot Georg Linnamäe (WP 6) und Ford-Pilot Jari Huttunen (WP 7) früh die Straße aus. Den Vogel schießt Neil Simpson ab. Der Skoda-Fahrer bringt das Kunststück fertig, sich nach drei schleichenden Plattfüßen auf der ersten Schleife innerhalb von zwei weiteren Prüfungen erneut drei Reifen kaputtzufahren, sodass er mangels Ersatzrädern pausieren muss.

Am Samstag ein ähnliches Gesamtbild: Durchwachsenes Wetter, schlechte Sicht, schmutzige Pisten und ein cooler Rossel. Während seine Konkurrenten abwechselnd Bestzeiten markieren, umschifft der 26-Jährige alle Unwägbarkeiten und hält seinen Vorsprung. Gryazin bleibt mit 35 Sekunden Rückstand Zweiter, dahinter folgen Kajetanowicz (+ 50 sec) und Emil Lindholm (+ 1,24 min). Auf den vier abschließenden Prüfungen am Sonntag läuft Rossel auf den WP-Plätzen 2, 3, 3 und 4 ein. Da Gryazin aufgrund einer falschen Reifenwahl über eineinhalb Minuten verliert, schnappt ihm ein im Schlussspurt wie entfesselt aufdrehender Lindholm noch den verbleibenden Podiumsplatz weg.

Wie dünn die Luft nicht nur in der zweiten Liga, sondern in der Rallye-WM allgemein ist, unterstreicht ein Blick auf die vorletzte Wertungsprüfung: Neben den WM-Assen Rovanperä, Neuville und dem WP-Sieger Tänak stürmen gleich sieben WRC2-Fahrer in die Top 10. Lindholm ist Zweitschnellster, Ingram Dritter und Rossel Fünftschnellster.

Auf den letzten Metern vor dem Ziel dann der große Gefühlsausbruch in Rossels Citroën, Beifahrer und Jugendfreund Valentin Sarreaud muss hemmungslos weinen. „Für ihn ist es der allererste Sieg“, erklärt Rossel. „Eigentlich wollten wir schon in Monte Carlo miteinander fahren, aber er hatte zuvor für die Rallye Dakar zugesagt, sodass wir uns nicht gemeinsam vorbereiten konnten. Nun dieser Erfolg. Besser hätten wir uns beim Team für das Vertrauen nicht revanchieren können.“ ■



Lindholm schreibt Geschichte: Auf der Powerstage räumt der Finne zweimal Extrapunkte ab: Fünf Zähler als schnellster WRC2-Pilot und einen weiteren WM-Punkt für die fünftbeste Gesamtzeit.



ROESELER

Gelungene Rückkehr: Kajetanowicz



RED BULL

Highlight beim Finale: Lindholm

WRC2 KROATIEN

1. Rossel/Sarreaud (F/F) Citroën C3 Rally2	in 2:17.56,0 h
2. Kajetanowicz/Szczep. (PL/PL) Skoda Fabia Rally2	+ 1.00,2 min
3. Lindholm/Hämäläi. (FIN/FIN)* Skoda Fabia Rally2	+ 1.10,9 min
4. Gryazin/Aleksan. (ANA/ANA)* Skoda Fabia Rally2	+ 1.47,5 min
5. Ingram/Drew (GB/GB)* Skoda Fabia Rally2	+ 2.32,7 min

* Juniorenwertung

ZWISCHENSTAND WRC2 NACH LAUF 3

1. Andreas Mikkelsen (N)	51 Punkte
2. Yohan Rossel (F)	36 Punkte
3. Nikolay Gryazin (ANA)	27 Punkte

WRC3 /Junior-WM Kroatien

Es schien schon alles gelaufen

Die WM-Junioren sorgen in der WRC3 für reichlich Action. Sechs Mal wechselt die Führung. In der drittletzten Prüfung liegt Pajari über 30 Sekunden vorne, in der vorletzten Virves. Doch am Ende siegt Lauri Joona.

Von: **Reiner Kuhn**

Die allererste Bestzeit markiert Lauri Joona. Doch dann taucht der 26-jährige Finne im Feld der elf, allesamt mit identischen, 235 PS starken und allradgetriebenen Ford Fiesta Rally3 agierenden WRC3-Piloten ab. Um ihn herum balgen sich Schweden-Sieger und Junior-WM-Tabellenführer Jon Armstrong, der amtierende Junioren-Weltmeister Sami Pajari und Robert Virves um die Bestzeiten und die Führung.

Zwei Tagesetappen, sechs Führungswechsel und 17 Prüfungen später liegt Joona noch immer auf Rang 3. Mitfavorit Armstrong verliert erst durch einen Plattfuß (WP 5) und wenig später aufgrund eines lecken Tanks (WP 7) viel Zeit und den Anschluss. Joona hält sich dagegen schadlos. Am Sonntagmorgen trennen ihn vom führenden Pajari 1,08 Minuten, vom Zweitplatzierten Virves 34 Sekunden. Nach hinten hat Joona Luft: Über vier Minuten fehlen dem nach mehrmonatiger Reha erstmals wieder hinterm Steuer sitzenden und durch zwei Reifenschäden zurückgeworfenen Junior-Europameister Jean-Baptiste Franceschi auf den Finnen.



M-SPORT

Endlich obenauf: Drei Jahre wartete Joona auf seinen ersten Junior-WM-Sieg

Dann die große Wende: „Ich hatte mich schon mit dem Podestplatz abgefunden“, kann Joona sein spätes Glück kaum fassen. In der drittletzten Prüfung wirft Leader Pajari sein Gefährt von der Strecke. Damit nicht genug: Virves Copilot Aleks Lesk checkt nach einem Missverständnis mit den Zeitnehmern zu früh in die abschließende Powerstage ein, und die Esten kassieren vier Strafminuten. Zwar ist Joona auf letzten Prüfung 20 Sekunden langsamer als Armstrong, gewinnt aber den zweiten Lauf zur Junior-WM mit über vier Minuten Vorsprung vor einem völlig enttäuschten Virves. Franceschi wird mit fünf Minuten Rückstand Dritter ■

WRC2 Masters Kroatien

Eine Klasse für sich

Erster Auftritt, erster Sieg – besser hätte Armin Kremers Einstand in der neu geschaffenen WRC2 Masters für Fahrer über 50 Jahre nicht laufen können.

Nach 22 Monte-Starts sollte Oliver Burri alle Herausforderungen einer Asphalt-Rallye kennen. Von wegen. Sein 23. WM-Auftritt, der erste fernab des Fürstentums, brachte den Routinier an seine Grenzen: „All der Dreck, das Aquaplaning und der Nebel waren brutal.“

Nach vier Prüfungen lag der Schweizer als Dritter der neun Ü50-Akteure schon eineinhalb Minuten hinter dem führenden Armin Kremer. Einzig Mauro Miele konnte dem dreimaligen Deutschen-, Europa- und Asien-Pazifik-Champion folgen. Doch nach einem Reifenschaden (WP 8) verlor auch der Italiener den Anschluss. Kremer baute seinen Vorsprung mit einem Bestzeiten-Feuerwerk weiter aus. Erst beim Schlussspurt nahm der Mecklenburger das Tempo raus. „Mit den falschen Reifen wollte ich nichts mehr riskieren“, gab Kremer im Ziel zu. „Im Alter wird man schließlich vernünftiger.“ Miele wurde mit 1,56 Minuten Rückstand Zweiter, Burri blieb Dritter (+ 4,54 min). ■ RK


ROESELER

Perfekter Saisonauftakt für Kremer: Start-Ziel-Sieg im WRC2 Masters

AUS DEM SERVICEPARK

KÜRZEL-KUNDE

Um in Kroatien starten zu dürfen, musste das russische Duo Nikolay Gryazin und Konstantin Aleksandrov die FIA-Resolution gegen den russischen Angriff auf die Ukraine unterzeichnen. Statt dem früheren Landes-Kürzel RUS oder dem aufgrund des russischen Staatsdopings seit Monaten vorgeschriebenen RAF (Russian Automobile Federation) starten sie bei WM-Läufen nun unter der speziellen FIA-Kennzeichnung ANA, was für „Authorised Neutral Athlete“ steht.

UMBESETZUNG

Weitere Positionswechsel bei der FIA: Kaum ist Andrew Wheatley vom FIA-Rallye-WM-Manager zum Rallye-Direktor aufgestiegen, übernimmt der langjährige FIA-Steward Timo Rautianen nun die Position des FIA-Sporting-Direktors. Bei den Entscheidungsträgern vor Ort war an der Seite des leitenden FIA-Stewards Edoardo Delleani neben Sanjin Paro erstmals auch die Deutsche Tanja Geilhausen als FIA-Steward im Einsatz.

GASTARBEITER

Der deutsche EM-Junior Nick Loof nutzt die Zeit vor dem Saisonauftakt auf Gran Canaria und arbeitet bei M-Sport Polen als Mechaniker. Erst weilte er zwei Wochen in Krakau und baute diverse Ford Fiesta Rally4 auf, bei der Rallye Kroatien schraubte er bei M-Sport an den Rally3-Turboallradlern der WM-Junioren.

OFFENES GEHEIMNIS

Jari-Matti Latvala musste sich auf der Abschlusspressekonferenz schwer winden. Denn obwohl längst durchgesickert ist, dass in Portugal Sébastien Ogier wieder im Werks-Toyota sitzt, durfte der Teamchef dies noch immer nicht offiziell bestätigen.

ZUKUNFTSSORGEN

Das Werkscockpit von Adrien Fourmaux wackelt bedenklich. „So kann es nicht weitergehen“, sagt M-Sport-Teamchef Richard Millener. „Wir müssen genau überlegen, was man machen kann. Es gibt einige Optionen. Fragt sich nur, welche die richtige ist. Stand heute steht er für Portugal im Puma Rally1 auf der Nennliste.“ ■ RK



Nerven aus Stahl

Philip Geipel nutzt die Rundstreckenerfahrung und springt zum Sieg

DÖRRENBÄCHER

Besser hätte die Deutsche Rallye-Meisterschaft nicht in die neue Saison starten können. Vor prächtiger Zuschauerkulisse wechselte sieben Mal die Führung – und die Entscheidung fiel erst im Finale. Philip Geipel behielt am Ende die Nerven und fuhr zum ersten DRM-Sieg seiner Karriere.

Von: **Michael Heimrich**

Der Sachsenring war nicht nur das neue Herzstück der umstrukturierten Rallye Erzgebirge, hier sollte auch die Entscheidung fallen. Mit 2,3 Sekunden Vorsprung startete Julius Tannert (VW) in die finale Prüfung, und weil der Fahrinstruktor jeden Zentimeter der Strecke kennt, schien die Sache so gut wie gelaufen.

Doch sein Verfolger hieß Philip Geipel, und der ehemalige Rundstreckenpilot hat in der Vergangenheit auf dem Grand-Prix-Kurs ebenfalls ordentlich Kilometer abgespult. Diese Erfahrung machte sich nun bezahlt. Der Skoda-Pilot fand die bessere Linie und drehte das Ding noch kurz vor dem Ziel. Mit nur neun Zehnteln Vorsprung holte sich Geipel zusammen mit Beifahrerin Katrin Becker-Brugger seinen ersten Erfolg in der DRM. „Die ganze Rallye lief einfach traumhaft für uns", schwärmte Geipel.

Zeltner früh draußen

Auf die Stimmung in der Kantine des Sachsenrings drückte dagegen der frühe Ausfall von Ruben Zeltner. Der Hausherr war mit seinem Mercedes 190E am Samstagmorgen gegen einen dicken Steinbrocken gekracht und hatte dabei die Hinterachse verbogen. „Ein kleines Missverständnis zwischen mir und meinem Beifahrer." Nach einem kurzen Moment der Enttäuschung kündigte Zeltner jedoch den Start bei der Sachsen-Rallye an: „So kann das Thema ja schließlich nicht enden!"

Auch bei Dominik Dinkel (Ford) herrschte Katerstimmung. Der Mitfavorit hatte sich auf der zweiten Prüfung den Stoßdämpfer hinten links beschädigt, und gerade als er wieder in den Kampf um das Podium eingreifen wollte, lief er in einem Rundkurs auf einen langsameren Konkurrenten auf. „Den hat man knapp vor uns auf die Strecke gelassen. Ärgerlich und unverständlich", sagte Dinkel, der anschließend mit einer weiteren Bestzeit sein Potenzial zeigen konnte, sich aber mit dem undankbaren vierten Platz hinter Titelverteidiger Marijan Griebel (Citroën) zufriedengeben musste. Griebel selbst hatte bis zur achten Prüfung alle Chancen auf den Sieg und lag nur eine Zehntel hinter dem Führenden zurück. Doch beim Ritt auf der Rasierklinge leistete er sich einen Dreher – die Vorentscheidung zu seinen Ungunsten. „Ich musste vor der letzten Prüfung alles probieren, das ist leider schiefgegangen", sagte Griebel mit Blick auf die Sachsenring-Spezialisten in den Reihen der Gegner.

Ebenfalls spannend: DRM2

Hopp oder top, dieses Gefühl kennt Sepp Wiegand zur Genüge. Der ehemalige VW-Werksjunior eroberte im kleinen Peugeot 208 Rally4 zeitweilig den siebten Platz der Gesamtwertung, doch ein Ausritt auf WP6 beendete den Höhenflug des Publikumslieblings. In der DRM2-Kategorie war es schließlich René Noller (Opel), der sich gegen die Konkurrenz durchsetzen konnte. Wie spannend es auch bei den Frontrieblern zuging, zeigt die Tatsache, dass sechs verschiedene Fahrer mindestens eine der zehn Wertungsprüfungen für sich entscheiden konnten.

In der neu geschaffenen DRM Gentlemen Trophy dagegen war die Sache früh entschieden: Mitfavorit und Ex-Meister Georg Berlandy musste seinen Peugeot schon auf der dritten Wertungsprüfung wegen eines Kupplungsschadens abstellen. Anschließend wurde die neue Ü-40-Kategorie zur sicheren Beute von Dennis Rostek (48) im Skoda Fabia. ■

RALLYE ERZGEBIRGE (22.–23. APRIL)

1. von 7 Läufen zur Rallye-DM, 10 WPs über 106,7 km

1.	Geipel/Becker-Brugger	Skoda Fabia Rally2 evo	1:02.08,4 h
2.	Tannert/Christian	Volkswagen Polo GTI R5	+0,9 s
3.	Griebel/Braun	Citroën C3 Rally2	+19,0 s
4.	Dinkel/Mayrhofer	Ford Fiesta Rally2	+28,9 s
5.	Satorius/Ostlender	Ford Fiesta Rally2	+57,6 s
6.	Rostek/Wenzel	Skoda Fabia R5	+2:46,7 min
7.	Bliss/Schneeweiß	Peugeot 208 T16	+4:43,9 min
8.	Noller/Kopczyk	Opel Corsa Rally4	+5:11,9 min
9.	Schumann/Harloff	Opel Corsa Rally4	+5:36,7 min
10.	Ertz/Lade	Opel Corsa Rally4	+5:42,3 min

Bestzeiten: Tannert 3, Griebel 3, Geipel 2, Dinkel 2, Satorius 1

DÖRRENBÄCHER

René Noller holt sich den DRM2-Sieg



DÖRRENBÄCHER

Dennis Rostek gewinnt den ersten Lauf der Gentlemen Trophy

DRM-STAND NACH LAUF 1

1. Philip Geipel	32
2. Julius Tannert	27
3. Marijan Griebel	26
4. Dominik Dinkel	23
5. Björn Satorius	18
6. Dennis Rostek	15
7. Oliver Bliss	13
8. René Noller	11
9. Ron Schumann	9
10. Jonas Ertz	7



Klassenfoto beim Test: Das DTM-Starterfeld 2022 strotzt nur so vor großen Namen

Klasse und Masse

29 Fahrzeuge, 14 Nationen, sechs Marken: Die DTM des Jahres 2022 startet am Wochenende in Portimão in ihre zweite Saison als GT-Rennserie. Wir blicken voraus auf das Renngeschehen, das so unberechenbar scheint wie selten zuvor.

Von: **Michael Bräutigam**

Glaubt man DTM-Rückkehrer René Rast, dann dürfen Buchmacher sich die Hände reiben. Der Audi-Pilot und dreifache Champion der Serie spricht davon, dass rund 20 Fahrer um den Titel fahren können. Blickt man auf die nebenstehende Starterliste, liest sich diese tatsächlich wie ein Querschnitt durch die GT3-Elite Europas. Und darüber hinaus, denn nicht weniger als 14 Nationen – zählt man Ersatzfahrer Sébastien Loeb dazu sind es sogar 15 – von sechs (Sub-)Kontinenten versammeln sich im diesjährigen Aufgebot.

Die Favoritenfrage ist also unmöglich im Vorfeld zu klären. Klar ist, dass Mercedes-Speerspitze und Titelverteidiger Maximilian Götz mit all seiner Routine und Konstanz wieder ein ganz heißer Kandidat für die Krone sein dürfte. Auch wenn er durch die Reaktivierung des Stallregie-Verbots nicht mehr auf die direkte Unterstützung seiner Markenkollegen hoffen darf. Speziell mit Lucas Auer hat er zudem einen sehr starken Teamkollegen bei Winward. Mit den Rückkehrern Maro Engel und Luca Stolz stoßen zwei weitere Hochkaräter neu zum Stern-Kader.

Audi breiter aufgestellt

Kelvin van der Linde ist ein weiterer der Favoriten. Er war 2021 der einzige Audi-Pilot, der dauerhaft um die Spitze und damit den Titel mitreden konnte. Er wird durch seine neuen Abt-Teamkollegen Ricardo Feller und eben René Rast sicher noch mehr zu Höchstleistungen getrieben, die aber ihrerseits natürlich auch vorne mitreden können – ebenso der Markenkollege und zweifache DTM-Vizemeister Nico Müller, der beim Rosberg-Team zurück in die Erfolgsspur will. Die Wundertüte im Audi-Lager ist Marius Zug, der zwar zuletzt bei

> **!** Das Saisonfinale am Norisring sorgte vor allem für Negativ-Schlagzeilen. Mit dem reaktivierten Stallregie-Verbot sollen solche Szenen der Vergangenheit angehören.

der GTWC stark auftrumpfte, aber noch ein wenig Erfahrungsrückstand im GT3-Audi hat.

Die konzerninterne Konkurrenz von Audi ist in Form von Lamborghini erstmals voll werksseitig dabei. Top-Kutscher und Titelanwärter ist hierbei Mirko Bortolotti, der schon beim Gaststart in Assen 2021 aufs Podest fuhr. Der Wiener und das Grasser Racing Team haben sicher Großes vor. Aber auch Nicki Thiim im privaten T3-Lambo muss man auf der Rechnung haben.

Die zweite italienische Marke im Feld ist Ferrari, die mit AF Corse amtierender Team-Meister ist und mit Liam Lawson den Fahrertitel nur knapp verpasste. Der Neuseeländer ist zwar abgewandert, mit Felipe Fraga hat man aber einen adäquaten Ersatz gefunden. Der Brasilianer, der vom früheren DTM-Vizemeister Augusto Farfus gefördert wird, ist hierzulande eher weniger bekannt, hat jedoch einige Erfolge vorzuweisen. Sein Teamkollege im zweiten Auto, Nick Cassidy, muss wegen seines Einsatzes bei der Formel E in Monaco aussetzen und wird in Portugal von Rallye-Rekordweltmeister Sébastien Loeb ersetzt.

BMW schon stark genug?

Bleiben noch die neuen Autos im Feld: Porsche und BMW. Der 911 GT3 R fuhr bereits vergangenes Jahr am Nürburgring einen Gaststart, der jedoch vor allem mit einer hohen Ersatzteilrechnung endete. Die damals gesammelten Daten dürften für AVL Racing als BOP-Dienstleister trotzdem Gold wert gewesen sein. Nun stehen drei „Elfer“ in der Starterliste, wobei alle drei top besetzt sind: Beim KÜS Team Bernhard ist Thomas Preining an Bord, für SSR Performance starten Laurens Vanthoor und Dennis Olsen.

Der neue BMW M4 GT3 sah in den von der SRO eingestuften Serien bisher eher blass aus. Auch die Teams müssen das volle Potenzial wohl noch aufdecken – zumal die in der DTM verwendeten Michelin-Reifen sonst kaum zum Einsatz kommen. Sollten die über alle Zweifel erhabenen Fahrer und Teams also schon in Portimão vorne mitkämpfen können, muss man den einzigen „Tourenwagen“ im Feld auch für die Meisterschaft im Auge haben.

Die neuen Regeln

Aufmerksame Leser haben über den Winter sicher schon die großen Regeländerungen im Oberstübchen abgespeichert. Die Chronistenpflicht gebietet jedoch, im unmittelbaren Vorfeld des Saisonstarts noch einmal eine Übersicht zu gewähren.

Die einschneidendste Regel im sportlichen Sinn wurde in Form des Stallregie-Verbots bereits erwähnt. Ob dieses sich tatsächlich so genau und lückenlos überwachen lässt, sei dahingestellt. Doch allzu offensichtliche Manöver wie beim letztjährigen Finale am Norisring sind nach der neuen Lesart definitiv Geschichte. Außerdem drohen drakonische Strafen bis hin zum Ausschluss aus der Meisterschaft.

Ganz eindeutig geregelt ist dagegen das Prozedere bei den Pflicht-Reifenwechseln: Zuerst die Hinterreifen, dann die Vorderreifen. Außerdem gibt es nun ein vorgegebenes Zeitfenster (10. bis 40. Rennminute), und auch Boxenstopps unter Safety Car sowie der neu möglichen Full Course Yellow zählen durch die Novelle als Pflichtstopp. Das sorgt für größere Möglichkeiten bei der Strategie und verhindert Szenarien, dass Reifen für andere Rennen im nur leicht angefahrenen Zustand gespart werden.

Bedenkt man den äußerst engen Ausgang des letztjährigen Titelduells (Götz 230 Punkte, Lawson 227), so könnte auch der ab diesem Jahr vergebene Zusatzpunkt für die schnellste Rennrunde am Ende des Jahres wichtig werden. Wie in der Formel 1 wird dieser aber nur an einen Fahrer innerhalb der Punkteplatzierungen (Top 10) vergeben.

Anpassungen gab es auch bei den Erfolgsgewichten sowie beim (Re-)Start. Die Top 3 eines Rennens müssen im folgenden Lauf weiterhin Extra-Kilos einladen, jetzt in der Abstufung 25-15-5 (alt: 25-18-15). So wird speziell der Drittplatzierte entlastet.

Beim Renn- bzw. Restart gibt nun nicht mehr der Führende das Rennen frei, sondern ganz altmodisch der Renndirektor per Ampel – zum ersten Mal beim Saisonstart am Samstag. ■



DTM

Der Neue im Feld: Der BMW M4 GT3 steht mit zwei Teams am Start



DTM

Abts Hammer-Trio: Kelvin van der Linde, René Rast, Ricardo Feller (v. l.)



DTM

Klare Regeln: Die Reifenstopps laufen in diesem Jahr sicherer und fairer ab



DTM

Vollzeit-Einstieg für Porsche: Die beim Test noch jungfräulichen SSR-Autos

STARTERLISTE DTM 2022

Nr.	Fahrer	Team	Marke
1	Maximilian Götz (D)	Merc.-AMG Team WINWARD Racing	Mercedes
3	Kelvin van der Linde (ZA)	Team ABT Sportsline	Audi
4	Luca Stolz (D)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
6	Alessio Deledda (I)	GRT grasser-racing.com	Lamborghini
7	Ricardo Feller (CH)	Team ABT Sportsline	Audi
10	Esteban Muth (B)	Walkenhorst Motorsport	BMW
11	Marco Wittmann (D)	Walkenhorst Motorsport	BMW
12	Dev Gore (USA)	Team Rosberg	Audi
18	Maximilian Buhk (D)	Merc.-AMG Team Mücke Motorsport	Mercedes
19	Rolf Ineichen (CH)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
22	Lucas Auer (A)	Mercedes-AMG Team WINWARD	Mercedes
24	Thomas Preining (A)	KÜS Team Bernhard	Porsche
25	Philipp Eng (A)	Schubert Motorsport	BMW
26	Esmee Hawkey (GB)	T3 Motorsport	Lamborghini
27	David Schumacher (D)	Mercedes-AMG Team WINWARD	Mercedes
31	Sheldon van der Linde (ZA)	Schubert Motorsport	BMW
33	René Rast (D)	Team ABT	Audi
36	Arjun Maini (IND)	Mercedes-AMG Team HRT	Mercedes
37	Nick Cassidy (NZ)*	Red Bull Alpha Tauri AF Corse	Ferrari
51	Nico Müller (CH)	Team Rosberg	Audi
63	Mirko Bortolotti (I)	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini
66	Marius Zug (D)	Attempto Racing	Audi
74	Felipe Fraga (BR)	Red Bull Alpha Tauri AF Corse	Ferrari
85	Clemens Schmid (A)	GRT grasser-racing.com	Lamborghini
88	Maro Engel (D)	Merc.-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes
92	Laurens Vanthoor (B)	SSR Performance	Porsche
94	Dennis Olsen (N)	SSR Performance	Porsche
95	Nicki Thiim (DK)	T3 Motorsport	Lamborghini
99	Mikaël Grenier (CDN)	Merc.-AMG Team GruppeM Racing	Mercedes

* wird in Portimão durch Sébastien Loeb (F) ersetzt



Martin Andersen dominierte den Auftakt weitgehend – nur am Start hakte es noch

ADAC

Nur fast perfekt

Die neue Saison im ADAC TCR Masters begann mit dem Sieg einer Dame: Jessica Bäckman (Hyundai) holte sich den Premierensieg. Dominator des Wochenendes war jedoch Martin Andersen (Honda).

Von: **Michael Bräutigam**

Die Schwedin im ROJA-Veloster und der Däne im Engstler-Civic lieferten sich im Samstagsrennen ein enges Duell um den Auftakt-Sieg. Dabei hatte Andersen eigentlich alle Trümpfe in der Hand: In beiden freien Trainings schnappte er sich die Bestzeit, und auch im Qualifying führte kein Weg am 2021er-Vizemeister vorbei. Doch im Engstler-Team ahnte man schon Böses: Sämtliche Start-Übungen Andersens waren mehr oder weniger in die Hose gegangen. Und auch im Ernstfall ging es nur holprig los. Auf dem Weg zur ersten Kurve musste Andersen nicht nur Bäckman, sondern auch Jonas Karklys (Hyundai) und Teamkollege Szymon Ladniak ziehen lassen. Den Polen hatte er in der fünften Runde geknackt, den Litauer vier Umläufe später.

So blieb noch die gesamte zweite Rennhälfte, um Bäckman erst einzuholen und dann zu passieren. „Ich bin schnell rangefahren, aber dann waren meine Reifen am Ende“ musste Andersen nach dem Rennen konstatieren. Weil die Hankook-Pneus ihren Zenit schon überschritten hatten, begnügte er sich mit P2. „Es gab ein, zwei Lücken, aber ich habe lieber die Punkte mitgenommen“, so der Däne.

Erster Sieg für Bäckman

Dadurch konnte die Schwedin an der Spitze cool die Runden abspulen und – nach zahlreichen Podestplätzen – endlich ihren ersten Sieg im Tourenwagen einfahren. „Im Kart habe ich viel gewonnen, aber im Auto noch nie. Dieser Sieg ist mir sehr wichtig, vor allem weil es letztes Jahr in der WTCR hart für mich war“, freute sich Bäckman, die nach Michelle Halder (Zandvoort 2019) bereits die zweite Dame ist, die ein Rennen in der TCR Germany für sich entscheiden konnte.

> „Dieser Sieg ist mir sehr wichtig, vor allem weil es letztes Jahr in der WTCR hart für mich war.“
>
> Jessica Bäckman

Tags darauf mussten die wie immer mitgereisten Eltern sowie Bruder Andreas mit anschauen, wie die Blondine im Qualifying ausrollte. „Ein Defekt an der Benzinpumpe“, konstatierte die 24-Jährige, die ohne Quali-Zeit von ganz hinten starten musste.

Andersen fuhr dagegen wie schon am Vortag souverän zur Pole-Position. Und nachdem er im Qualifying noch ein paar Startübungen absolvierte, klappte auch das Losfahren am Sonntag deutlich besser. „Optimal war es immer noch nicht, aber es hat gereicht, um vorne zu bleiben“, so Andersen, der anschließend zum ungefährdeten Start-Ziel-Sieg fuhr. Damit bescherte er dem Engstler-Team auch den ersten Sieg mit dem Honda Civic.

Kircher: Starker Kaltstart

Bäckman, die beim Test noch im i30 gesessen hatte und erst am Freitag zum ersten Mal überhaupt den Veloster fahren durfte, kämpfte sich bereits in der ersten Runde bis auf P8 nach vorn. Auf P6 war dann erst mal Schluss: Der stark aufgelegte Gastfahrer Albert Legutko im alten Honda Civic hatte zuvor in den Top 5 für Furore gesorgt, rollte jedoch mit einem ohne Fremdeinwirkung entstandenen Aufhängungsschaden aus, wodurch das Safety Car auf die Strecke musste.

Zwar war damit der Sprung in die Top 5 für Bäckman geschafft, doch danach war Schluss. Die Bergung des Legutko-Civic zog sich so lange hin, dass am Ende nurmehr ein Umlauf zu fahren war. Der reichte nicht, um noch weiter nach vorne zu kommen.

Auch im Kampf um P2 verschob sich nichts mehr: Jonas Karklys (Hyundai), der am Vortag schon René Kircher im ROJA-i30

knapp hinter sich hielt, gelang das Kunststück erneut, diesmal eben einen Platz weiter vorn. Dennoch ist Kirchers Leistung nicht hoch genug einzuschätzen: Er saß am Freitag zum ersten Mal überhaupt im Hyundai, der doch sehr anders ist als der im letzten Jahr pilotierte VW Golf. Dazu war er zweimal bester Junior und wird nicht nur in dieser Wertung ein Wörtchen mitreden können.

Reifen-Posse bei Maurer

Die zweite Sonderwertung betrifft die Trophy-Fahrer, in der in diesem Jahr Titelverteidiger Roland Hertner (Honda) und Vincent Radermecker (Holden) gegeneinander kämpfen. Letzterer steht in Diensten von Maurer Motorsport, die nach mehrjähriger Motorsportpause wieder zurück im Rennzirkus sind.

Während Neuling und Juniorchef Michael Maurer seine ersten Gehversuche überhaupt im Rennauto unternimmt und noch Welpenschutz genießt, waren die Hoffnungen auf vordere Platzierungen von Radermecker ungleich höher. Am Samstag ging das Rennen jedoch nur eine Runde lang, dann stand der als Opel geborene Holden Astra an der Box: Das Differenzial hatte am Start die Grätsche gemacht. Ein Materialfehler oder gar eine Schwachstelle am TCR-Astra? Mitnichten, wie beim Abmontieren der Reifen auffiel. Man hatte zwei verschiedene Reifendimensionen geliefert bekommen, die jedoch beide als TCR-Reifen gelabelt waren und deshalb ohne genauen Blick auf die Größe auf die Vorderachse montiert wurden. Die im Abrollumfang um rund sechs Zentimeter unterschiedlichen Reifen sprengten beim Losfahren das Ausgleichsgetriebe.

Ein Fehler, den Hankook ohne zu zögern auf die eigene Kappe nahm und auch das beschädigte Material bezahlt – dennoch ein Szenario, dass so wohl nur selten vorkam. „Da ist alles schiefgelaufen, was schieflaufen kann“, sagte ein ranghoher Hankook-Mitarbeiter gegenüber MSa.

Am Sonntag rehabilitierte sich das Maurer-Team mit den Plätzen 7 und 10 wieder, wobei Radermecker sich nur knapp hinter seinem Trophy-Konkurrenten einsortieren musste. ■



ADAC

Endlich TCR-Gewinnerin: Jessica Bäckman holte ihren und ROJAs ersten Sieg



ADAC

Samstag Reifenpech, Sonntag mitgekämpft: Radermecker im Maurer-Holden

AUS DEM FAHRERLAGER

SING MIT WTCR-HILFE
Patrick Sing war das Geburtstagskind unter den Fahrern, denn er wurde am Samstag 30 Jahre alt. Das RaceSing-Team ist in der zweiten vollen Saison in der TCR Germany unterwegs und bekommt ab diesem Jahr Unterstützung von Hyundai Motorsport – u. a. durch Renningenieur Davide Guerci, der viel WTCR-Know-how mitbringt. 2022 fungiert dieser als Technischer Direktor beim BRC-Team.

LEGUTKO NUR GAST
Diesmal nur als Gaststarter dabei war Albert Legutko. Dem Berliner, der in den letzten zwei Jahren als Stammfahrer antrat, fehlt es an Budget für die volle Saison. So wird er im laufenden Rennjahr vermutlich nur noch ein bis zwei weitere Einsätze in der TCR Germany haben. Das kommt insofern aber ganz gelegen, als dass er mehr Kapazitäten für den Endspurt seines Studiums in England hat.

VON NULL AUF HUNDERT
Einer der Neuzugänge im Feld ist Kai Rosowski, der am Wochenende sein erstes Autorennen überhaupt absolvierte. Doch nicht nur der ehemalige Fußball-Torhüter ist ein Neuling, sondern das gesamte Team K-Ro Racing, das sich aus Bekannten und der Familie zusammensetzt. Der eingesetzte Audi wurde 2021 noch von Tom Coronel in der TCR Europe pilotiert. Mit Michael Maurer (Holden) gab zudem noch ein zweiter Fahrer sein generelles Renndebüt.

OSCHERSLEBEN (D), 1. RENNEN

1. von 14 Läufen, 21 Runden à 3,667 km (13 gestartet, 12 gewertet)

1.	Jessica Bäckman (S), ROJA Motorsport	Hyundai Vel.	32.55,935 min
2.	Martin Andersen (DK), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	+ 0,587 s
3.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai i30	+ 7,653 s
4.	René Kircher (D), ROJA Motorsport	Hyundai i30	+ 7,698 s
5.	Szymon Ladniak (PL), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	+ 12,792 s
6.	Albert Legutko (D), Albert Legutko Racing*	Honda FK2	+ 18,768 s
7.	Roland Hertner (D), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	+ 29,305 s
8.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai i30	+ 33,589 s
9.	Max F. Gruhn (D), Gruhn Stahlbau Racing	Audi gen II	+ 52,659 s
10.	Kai Rosowski (D), K-Ro Racing	Audi gen I	+ 1 Runde

Schnellste Runde: 1.32,409 min (Andersen) *Gaststarter

OSCHERSLEBEN (D), 2. RENNEN

2. von 14 Läufen, 19 Runden à 3,667 km (13 gestartet, 11 gewertet)

1.	Martin Andersen (DK), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	32.17,996 min
2.	Jonas Karklys (LT), NordPass	Hyundai i30	+ 2,011 s
3.	René Kircher (D), ROJA Motorsport	Hyundai i30	+ 2,454 s
4.	Szymon Ladniak (PL), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	+ 4,773 s
5.	Jessica Bäckman (S), ROJA Motorsport	Hyundai Vel.	+ 5,144 s
6.	Roland Hertner (D), Liqui Moly Team Engstler	Honda FK7	+ 5,587 s
7.	Vincent Radermecker (B), Maurer Motorsport	Holden Astra	+ 5,957 s
8.	Patrick Sing (D), RaceSing	Hyundai i30	+ 7,583 s
9.	Kai Rosowski (D), K-Ro Racing	Audi gen I	+ 17,306 s
10.	Michael Maurer (CH), Maurer Motorsport	Holden Astra	+ 1 Runde

Schnellste Runde: 1.32,401 min (Kircher)

STAND FAHRER

1.	Andersen	65 Punkte
2.	Karklys	50
3.	Bäckman	44
4.	Kircher	40
5.	Ladniak	33
6.	Hertner	24
7.	Sing	21
8.	Rosowski	14
9.	Radermecker	13
10.	Jahr	13

STAND JUNIOREN

1.	Kircher	26 Punkte
2.	Ladniak	18
3.	Gruhn	7

STAND TEAMS

1.	Liqui Moly Team Engstler	75 Punkte
2.	ROJA Motorsport	68
3.	NordPass	39
4.	Maurer Motorsport	24



Ross Chastain (#1) fährt auf der unteren Linie seinem zweiten Saisonsieg entgegen

MOTORSPORT IMAGES

Sieg der Geduld

Trackhouse-Pilot Ross Chastain setzte sich in einem traditionell chaotischen Talladega-Schlusssprint durch. Dank seines zweiten Cup-Erfolgs gilt der Chevrolet-Vertreter nun endgültig als Titelanwärter.

Von: **Philipp Körner**

Auf hoher See, vor Gericht und in den letzten Runden auf einem Superspeedway kann bekanntlich alles passieren: Nach einer lange recht gesitteten letzten Stage war es am Ende Ross Chastain, der das Chaos der letzten Meter am besten umschiffte. Der 29-Jährige aus Florida jubelte am Funk: „Wir mussten dafür gar nichts machen! Wir sind einfach auf der unteren Linie geblieben!"

Obwohl Chastain auch das nötige Glück hatte – und mit Kyle Larson (Hendrick-Chevrolet) einen Konkurrenten wegschob –, haben die Lektionen seiner noch verhältnismäßig kurzen Cup-Karriere den Ausschlag gegeben. „Ich bin eigentlich immer einer, der viel zu früh in die obere Linie rauszieht und so in Probleme gerät. Diesmal dachte ich mir: Jetzt bleibe ich unten, ich habe zu oft den gleichen Fehler gemacht."

Der Trackhouse-Fahrer krönte so die starke Mannschaftsleistung seiner „Bowtie"-Marke, die vor allem in der zweiten Rennhälfte dominierte. Ihr größter Konkurrent beim Frühjahresrennen im Herzen Alabamas war Toyota. Der japanisch-amerikanische NASCAR-Zweig TRD stellte mit Christopher Bell (Gibbs-Toyota) den Pole-Sitter und mit Bubba Wallace (23XI-Racing-Toyota) den Gewinner der ersten Stage.

Drama zur Rennmitte

Der klassische „Big One" kam diesmal wenige Runden vor Rennhalbzeit, als Joey Logano (Penske-Ford) beim dichten Gedrücke an der Spitze etwas zu schräg von Wallace getroffen wurde und sich erst in die Mauer und dann in den Verkehr drehte. Neun Piloten waren laut offizieller NASCAR-Rechnung in das Durcheinander geraten. William Byron (Hendrick-Chevrolet) sicherte sich den Sieg einer auch abseits des Massenunfalls mehrfach unterbrochenen Stage 2.

Der letzte Abschnitt sah über lange Phasen nur eine echte Renn-Linie. Ihre Spitze mischte sich mehrmals durch, hatte mit Kyle Larson und Erik Jones (Petty-GMS-Chevrolet) aber zwei Konstanten in der Führungsgruppe. Chastain positionierte sich rechtzeitig in einer Verfolgerrolle und schob beide unter anderem in der letzten Runde auf der Gegengerade an. Nach dem späteren Push gegen Larson und dem Schwungverlust von Jones war der Weg für Chastain frei, der vor Austin Dillon (Childress-Chevrolet) und Kyle Busch (Gibbs-Toyota) ins Ziel einlief. Wie gewohnt feierte Chastain mit einer Wassermelone aus Florida. ■

NASCAR CUP SERIES

Talladega/Alabama (USA)
10. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
2.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
3.	Kyle Busch (USA)	Toyota
4.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
5.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
6.	Erik Jones (USA)	Chevrolet
7.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
8.	Michael McDowell (USA)	Ford
9.	Alex Bowman (USA)	Chevrolet
10.	Kevin Harvick (USA)	Ford

Gesamtwertung
Stand nach 10 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	368 Punkte
2.	Blaney (Ford)	347
3.	Byron (Chevrolet)	334
4.	Ky. Busch (Toyota)	312
5.	Bowman (Chevrolet)	309
6.	Logano (Ford)	308
7.	Larson (Chevrolet)	299
8.	Truex Jr. (Toyota)	298
9.	Chastain (Chevrolet)	292
10.	Almirola (Ford)	265

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: GRAGSON GEWINNT MARATHON

Noah Gragson (JR-Motorsports-Chevrolet) war da, als es darauf ankam: In der dritten Overtime übernahm der Youngster im Zweitliga-Team von Dale Earnhardt Junior die Führung und konnte nicht mehr eingefangen werden. Vorher war sein führender Teamkollege Justin Allgaier mangels Sprit ausgerollt. Ähnlich wie Cup-Sieger Chastain berichtete Gragson: „Ich konnte in der oberen Linie einfach keine Manöver zu Beginn setzen. Deswegen bin ich unten geblieben und wurde zurück und wieder nach vorne gereicht." Das Rennen an sich war recht chaotisch und sah insgesamt zehn Caution-Unterbrechungen. Trotzdem beendeten 20 von 38 Autos den neunten Lauf in der Führungsrunde. 14 Fahrer tauschten 25-mal den Platz an der Spitze. A. J. Allmendinger (Kaulig-Chevrolet) führt aktuell vor Rennsieger Gragson die Meisterschaft an.

DREIFACHE DALE-EARNHARDT-HOMMAGE

Jeffrey Earnhardt, Enkel des siebenmaligen Cup-Champions Dale Earnhardt Senior, wurde am Samstag zwar „nur" Zweiter, doch für viele Fans war er trotzdem der große Gewinner. Der 32-jährige Nachfahre durfte in einem Childress-Chevrolet mit der legendären Nummer 3 fahren und bekam an der Box Unterstützung durch Larry McReynolds, der Dale Earnhardt Senior 1998 zum Sieg beim Daytona 500 geführt hatte. Der beliebte TV-Analyst war zuletzt im Jahr 2000 als Stratege aktiv. Jeffrey Earnhardt sorgte bereits in der Qualifikation für viel Aufmerksamkeit, als er im stilecht schwarzen Nummer-3-Chevy die Pole-Position holte. Nach dem Rennen lobte Jeffrey: „Ich lebe meinen Traum, danke für das herausragende Auto! Am Ende war Noah einfach etwas besser, er beherrscht diese Art von Rennen."



Perfekter Start in die Hybrid-Ära: Tom Ingram im Hyundai i30 Fastback

BTCC

BTCC Donington Park

Ingram erster Leader

Mit drei Siegern in drei Rennen startete die BTCC ins Hybrid-Zeitalter. Am besten kam Tom Ingram (Hyundai) zurecht, der sich neben dem Auftaktsieg auch die erste Tabellenführung schnappte.

Von: **Michael Bräutigam**

Tragischer und dann doch wieder großer Held des Wochenendes war jedoch Jake Hill. Der Neuzugang im BMW-Werksteam sicherte sich am Samstag die erste Pole-Position seiner BTCC-Karriere. Im ersten Lauf am Sonntag kämpfte er mit Platzhirsch und Teamkollege Colin Turkington um die Spitze und den Sieg. Am Ende reichte es zu P3 – doch dann der Schock: Weil das Auto zu wenig Bodenfreiheit aufwies, wurde er disqualifiziert und musste Lauf zwei vom letzten Platz starten.

Der erste Durchgang ging derweil an Ingram, der das hitzige BMW-interne Duell nutzte, um lachender Dritter zu sein und sich den Sieg zu sichern. Im zweiten Lauf hatte er deshalb die wenigsten Runden mit Hybrid-Unterstützung, wodurch er Gordon Shedden (Honda) im Rennverlauf die Führung überlassen musste. Zwar blieb er dran, fand jedoch keinen Weg mehr vorbei am Routinier.

Hill fuhr derweil ein starkes Rennen und kämpfte sich vom 28. auf den 9. Platz vor. Als dann noch die „9“ aus dem Lostopf fürs Reversed Grid gezogen wurde, stand er zum zweiten Mal an diesem Tag auf der Pole-Position. Und diesmal ging alles glatt: Vom Start weg zog der BMW-Pilot davon und sicherte sich den eigentlich schon im ersten Lauf erhofften Sieg. Ingram machte mit P5 seinen Traumstart in die Saison perfekt. Als erster Tabellenführer reist er von Donington Richtung Brands Hatch.

Turkington patzte

Die Multi-Champions Shedden und Sutton sind die ersten Verfolger in der Tabelle und werden dem Leader sicher einheizen.

Hill war übrigens nicht der einzige BMW-Fahrer, der eine Aufholjagd hinlegen musste. Turkington blieb am Start zum zweiten Lauf wie angewurzelt auf seinem Startplatz stehen und musste dem Feld hinterher eilen. Nach P14 im zweiten Rennen kämpfte er sich im dritten Lauf bis auf P8 vor. ■

WTCR

Bennani kehrt zurück

Nach langer Verzögerung hat das Comtoyou-Team die Fahrer für die vier Audi benannt. Mehdi Bennani gibt sein Comeback.

Schon 2020 waren Bennani und das belgische Team gemeinsam erfolgreich, als man sowohl den Fahrer- als auch den Teamtitel in der TCR Europe einfahren konnte. In der WTCR fuhr der Marokkaner zuletzt 2019, damals noch in Diensten von Sébastien Loeb Racing in den seligen Zeiten des VW-Werkssports.

Bennani ersetzt dabei Vizemeister Frédéric Vervisch im Audi-Aufgebot. Der hat einige Terminüberschneidungen und kann deshalb heuer nicht in der WTCR starten. Der Rest des Aufgebots bleibt unverändert: Tom Coronel bleibt ebenso im Kader wie Neu-Werksfahrer Gilles Magnus sowie Nathanaël Berthon.

Damit steigt die Zahl der bestätigten Fahrer auf 15. Noch offen ist, ob und in welcher Konstellation Zengo Motorsport und/oder Cupra dabei sind. Zuletzt hatte es gekriselt, obwohl man 2021 den ETCR-Titel holte. ■ MBR



TCR EUROPE

Die Kombination Comtoyou/Bennani/Audi war schon 2019 erfolgreich

TCR Italy

Full House in Monza

Mit einem prall gefüllten Feld von über 30 Autos startete die TCR Italy in Monza ins neue Jahr. Der Auftaktsieger ist jedoch auch hierzulande bekannt.

Im Jahr 2018 kämpfte Niels Langeveld noch bis zur letzten Kurve um den Titel in der ADAC TCR Germany, ehe es ihn in die WTCR, das GT Masters und die TCR Europe zog. Sein Betätigungsfeld in diesem Jahr ist wieder eine nationale TCR-Serie – und was für eine! Die TCR Italy hatte in Monza ein prall gefülltes Haus. Und der von P2 gestartete Niels Langeveld (Hyundai/Target Competition) war es, der sich am Ende eines wie zu erwarten chaotischen Auftaktrennens durchsetzen konnte.

Während der Niederländer am Sonntag wegen eines technischen Defekts vorzeitig aufgeben musste, kämpften andere bekannte Namen um den Sieg. Am Ende setzte sich WTCC-Laufsieger Salvatore Tavano (Cupra) knapp vor Jack Young (Honda) durch. Young ist nach zweimal P2 auch der erste Tabellenführer des Jahres. ■ MBR



ACI/TCR ITALY

Dem Chaos entkommen und den Auftaktsieg geholt: Niels Langeveld

Sturmkrieger



In Katar, Argentinien und Austin wehte Weltmeister Fabio Quartararo ein steifer Wind entgegen, doch auf der Berg- und Talbahn in Portimão war der Franzose mit der Yamaha eine Klasse für sich – und hat die WM-Führung übernommen.

Von: **Imre Paulovits**

Weltmeister Fabio Quartararo stand auf dem Podest, und in sein jugendliches Strahlen mischten sich plötzlich Tränen. Der Franzose, der die letzten Grands Prix mit dem Rücken zur Wand gekämpft und die Schwächen der in Rückstand geratenen Yamaha fahrerisch überspielt hatte, war nun wieder ganz oben angekommen. Doch wie war dies möglich?

Alles anders

Zunächst war in Portimão Land unter. Die Algarve hüllte sich in dichte Wolken, als es am Freitag losging. Es gab keine Zeit, an einer Abstimmung zu arbeiten, stattdessen konnten sich die Regenspezialisten entfalten, allen voran Marc Márquez und sein Repsol-Honda-Teamkollege Pol Espargaró. Als es am noch immer verregneten Samstagmorgen um die Plätze in der Q2 ging, setzte sich Lokalheld Miguel Oliveira mit der KTM an die Spitze, doch nun waren auch die Weltmeister der letzten beiden Jahre, Fabio Quartararo und Joan Mir, vorn dabei, genau wie im nassen FP4. Dass danach die Strecke abtrocknete, machte das Qualifying zu einem Lotteriespiel. Es gab böse Abflüge, wobei es Ducati-Werkspilot Francesco Bagnaia am schlimmsten erwischte, als er sich bei einem Highsider mit Slicks auf einem nassen Fleck die rechte Schulter übel anschlug. Er wurde ins Krankenhaus gebracht, wo zum Glück keine Brüche festgestellt wurden. Er musste aber mit starken Schmerzen vom letzten Startplatz aus ins Rennen gehen. Nicht viel besser erging es

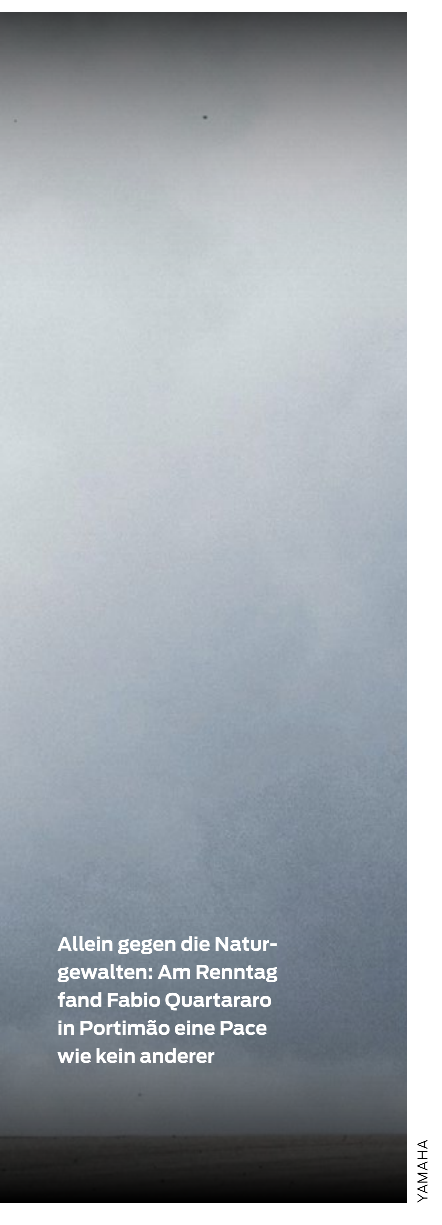
> „Der zweite Platz wäre drin gewesen. Doch Álex Márquez hat mich aufgehalten. Er macht unsinnige Aktionen, auch wenn er nicht die Pace hat.“
>
> Aleix Espargaró

Álex Rins, der nicht aus der Q1 weiterkam und auch vom 23. Startplatz aus ins Rennen musste. Dafür dosierte Johann Zarco das Risiko richtig und markierte die Pole-Position vor Joan Mir und dem wieder unheimlich starken Aleix Espargaró auf der Aprilia.

Als es am Sonntagvormittag erstmals trocken war, wurde die Pace von Quartararo offenkundig. „Wir hatten Grip, konnten damit viel Tempo aus der letzten Kurve auf die Zielgerade mitnehmen, und ich achtete besonders darauf, möglichst wenig Wheelie zu produzieren“, erklärte der Weltmeister. Wenn Jack Miller auch nur einen Hauch langsamer war – bei Yamaha machte sich Motivation breit.

Dann erwischten nicht die Ducatis den besten Start, sondern Joan Mir auf der Suzuki, und Fabio Quartararo setzte sich gleich hinter ihn. „Ich wollte am Start gleich aggressiv zur Sache gehen, um nicht hinter die Ducatis zurückzufallen. Das hat geklappt. Und als ich hinter Joan war, merkte ich, dass ich die bessere Pace hatte.“ Eine Pace, vor der die Konkurrenz respektvoll den Hut zog. „Fabio war heute einfach auf einem anderen Planeten“, gab Suzuki-Teamchef Livio Suppo unumwunden zu.

Nachdem sich zunächst die Weltmeister der letzten beiden Jahre vorne abgesetzt hatten, kam Jack Miller immer mehr in Schwung und holte Mir wieder ein. Er beobachtete den Suzuki-Piloten sorgfältig, dann wählte er eine Linie, mit der er besonders effektiv aus der Zielkurve be-



Allein gegen die Naturgewalten: Am Renntag fand Fabio Quartararo in Portimão eine Pace wie kein anderer

YAMAHA



MOTOGP

WM-Führung im Kies versenkt: Enea Bastianini schied durch Sturz aus



YAMAHA

Quartararo: Erster Sieg seit August



MOTOGP

Jagd auf das Podest: Aleix Espargaró (#41), Miguel Oliveira (#88) und Álex Rins. Espargaró schaffte es

schleunigen konnte, ließ sich im Windschatten ansaugen und setzte sich innen neben ihn. Doch Mir war sehr spät auf der Bremse, und als es Miller noch später versuchte, klappte ihm das Vorderrad ein, und er riss Mir mit ins Verderben. Auch wenn Joan Mir weder an der Strecke noch nach dem Rennen Vorwürfe gegen seinen Kumpel und Dauerrivalen erhob, war seine Botschaft unterschwellig klar: „So etwas ist mir auch schon passiert, aber wir sollten aus solchen Situationen lernen.“

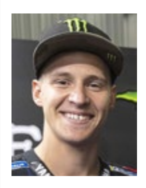
Während Johann Zarco einen kühlen Kopf behielt und den zweiten französischen Doppelsieg nach Katar 2021 perfekt machte, versuchte Aleix Espargaró zum Schluss alles, um dies zu verhindern. Er hatte mit der Aprilia zum Schluss wieder viel Reifenreserve, doch es sollte nicht mehr reichen. „Das Motorrad hat richtig gut funktioniert, und wenn Fabio vorne auch unantastbar war, der zweite Platz war machbar. Doch Álex Márquez hat mich zu lange aufgehalten. Er macht einfach unsinnige Aktionen, auch wenn er nicht die Pace hat, und das nicht zum ersten Mal“, schimpfte Espargaró.

Helden der letzten Reihe

Wenn Álex Rins schließlich auch nicht bis aufs Podest fahren konnte, zeigte der Suzuki-Pilot eine unglaubliche Aufholjagd. Bereits in der zweiten Runde hatte er sich vom 23. Startplatz in die Top 10 gefahren und wurde schließlich Vierter. „Ich war bereits an Aleix Espargaró dran, doch bis dahin hatte ich meine Reifen verheizt, so hatte ich zum Schluss nichts mehr übrig“, gestand Rins, konnte ein breites Grinsen aber nicht unterdrücken, denn er ist nun punktgleich mit dem neuen WM-Spitzenreiter Fabio Quartararo. Und Francesco Bagnaia, der vor dem Rennen seine Schulter kaum bewegen konnte, kam durch das Adrenalin so sehr auf Touren, dass er vom 25. Startplatz bis auf P8 vorstieß.

Nun können alle ihre Wunden lecken, und schon am Wochenende geht es im spanischen Jerez weiter. ■

DREI FRAGEN AN FABIO QUARTARARO



WELCHE EMOTIONEN KAMEN IHNEN AUF DEM PODEST HOCH?
Ich habe seit August letzten Jahres nicht mehr gewinnen können, und auch die bisherige Saison war wirklich hart für mich. Wenn man die Weltmeisterschaft einmal gewonnen hat, will man wieder um sie kämpfen.

WIE HABEN SIE ES GESCHAFFT, WIEDER SO ÜBERLEGEN ZU SEIN?
Bis auf Indonesien, wo wir konkurrenzfähig waren, sind wir in Katar, wo wir letztes Jahr gewonnen haben, nur Neunter. In Austin waren wir letztes Jahr Zweiter, diesmal Siebter. Aber ich habe gespürt, dass mit meinem Fahrstil nichts verkehrt ist, auch wenn man sich natürlich immer verbessern kann. Portimão ist eine Strecke, die ich mag, sie hat viel Grip, und ich habe es geschafft, im letzten Sektor wirklich schnell zu sein. In Turn 15 war ich viel schneller als alle anderen. Aber ich habe nichts anders gemacht als bei all den Rennen zuvor.

WURDE AN DEM MOTORRAD ETWAS GEÄNDERT?
Ich habe nie gesagt, dass das Motorrad nicht funktioniert, aber wir verlieren im Topspeed. Weil ich hier in der letzten Kurve so schnell war, bin ich mit viel Schwung auf die Zielgerade gekommen und habe deshalb nicht so viel im Topspeed verloren. Auch sonst liegt mir diese Strecke, und ich konnte locker 1.39er-Zeiten fahren. Wenn mir jemand von hinten Druck gemacht hätte, wäre ich auch die letzten drei Runden noch diese Zeiten gefahren.

Oliveira macht's

Nach der Schlappe von Austin waren die KTMs in Portimão wieder vorne dabei. Doch im Rennen konnte nur Miguel Oliveira die Leistung der österreichischen Truppe umsetzen.

Von: **Imre Paulovits**

KTM-Renndirektor Pit Beirer konnte sich ein zufriedenes Schmunzeln nicht verkneifen. „Wenn wir uns für einen fünften Platz rechtfertigen müssen, können wir so schlecht nicht sein", so der 49-jährige Deutsche. „In Austin hatten wir uns verrannt, aber in Portimão waren wir von Anfang an wieder dabei. Die Bedingungen haben ständig gewechselt, es war mal nasser, mal trockener, aber wir waren immer schnell und in Schlagdistanz. Es waren richtig gute Sachen dabei, und Miguel Oliveira, der doch ein bisschen sensibel ist, war richtig auf Zug und fuhr eine Bestzeit nach der anderen. Dann war auch Brad Binder im strömenden Regen Schnellster. Bis Q2 lief das Wochenende perfekt, und wir waren überzeugt, dass wir richtig was draus machen können."


POLARITY PHOTO

Miguel Oliveira (#88) vor Álex Rins: „Wäre gern noch weiter vorne gelandet"

Aber dann kam doch alles anders: „Wir haben ein extrem schlechtes Q2 abgeliefert. Brad Binder eher vom Timing her, Miguel Oliveira, weil er ein kleines technisches Problem mit einem Sensor hatte. Normalerweise starten wir gut, das war diesmal aber auch anders als geplant. Normalerweise macht Brad Binder gleich in den ersten Runden mehrere Plätze gut, aber diesmal kam er nicht auf die Performance und hat ständig seinen Vorderreifen im Windschatten überhitzt. Später, als es anfing zu laufen, ist er gestürzt. Dafür hat diesmal Miguel Oliveira von Beginn an Druck gemacht, sich nach vorn gefahren und hat ein anständiges Ergebnis eingefahren. Gut, es sind zwei vor ihm durch den Sturz ausgefallen, aber ich denke, er hat es auch sonst verdient, denn er hat ein kämpferisches Wochenende abgeliefert", berichtet Beirer.

Miguel Oliveira selbst wäre bei seinem Heim-GP gern noch weiter vorne gelandet. „Ich hatte mir mehr ausgerechnet, bin im Rennen aber auf einige Probleme gestoßen", so der 27-jährige Portugiese. „Aber an einem Tag, an dem man sich nicht wohl auf dem Motorrad fühlt, Fünfter zu werden, ist so schlecht auch nicht." ■

KOMMENTAR

SCHON DIE LETZTEN JAHRE hatten wir gedacht, spannender und unvorhersehbarer geht es in der MotoGP nicht mehr. Doch jetzt haben wir im fünften Rennen den vierten Sieger und den vierten Wechsel an der Tabellenspitze. Es kommt auf kleinste Nuancen an, und die, die an einem Wochenende vorne fahren, können am nächsten aus den Top 10 fallen. In jedem Team arbeitet eine ganze Armee von Technikern daran, dass alles genau vorherberechnet ist, aber zum Schluss sind es doch die Fahrer, die draußen den Naturgewalten ausgesetzt sind und es richten müssen. Und so schreiben diese bei all ihren außergewöhnlichen Talenten und übermenschlichen Willensstärke, aber auch menschlichen Schwächen Geschichten, die, wenn wir in ein paar Jahren zurückblicken, zu Legenden geworden sind. Fabio Quartararo hat sich in Portimão nach acht sieglosen Monaten wieder durchgesetzt. Was es ihm bedeutete, war ihm auf dem Siegerpodest anzusehen. Dieser Europa-Auftakt macht nun Geschmack auf mehr.



Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

AUF DIE KLEINEN
Vor dem Grand-Prix-Wochenende hatten die portugiesischen MiniGP-Piloten ihr Rennen – noch bei richtig gutem Wetter. Danach konnten sie in der Pressekonferenz Fragen an ihre Vorbilder stellen, und Heim-Held Miguel Oliveira lud sie ein, eine Sitzprobe auf seiner MotoGP-KTM zu nehmen – was für die meisten von ihnen noch ein viel zu großes Motorrad ist, aber sie wissen jetzt, wofür es sich lohnt zu kämpfen.

VON TAUSEND VERFOLGT
Die portugiesischen Motorradfahrer hatten die einmalige Chance, mit ihrem Idol Miguel Oliveira und seiner MotoGP-KTM eine Runde gemeinsam auf der Strecke zu fahren. Sie trafen sich am Mittwochnachmittag im Zentrum von Portimão, fuhren von dort unter der Führung von Oliveira auf der RC16 über Landstraßen zur Rennstrecke und dann eine Runde um die knapp 4,6 Kilometer lange Berg-und-Tal-Bahn. „Es war ein unheimliches Vergnügen", freute sich Oliveira. „Ich konnte kaum glauben, wie viele gekommen sind. Aber die RC16 fühlt sich auf der Straße schon merkwürdig an. Sie ist einfach nicht fürs Langsamfahren gemacht. Ich hoffe, dass wir so etwas auch in Zukunft wieder machen können." Danach bejubelten die Fans Oliveiras Bestzeiten im Regen, und sein fünfter Platz wurde gefeiert, als hätte er gewonnen.


KTM

Am Mittwoch noch klar an der Spitze: Miguel Oliveira vor seinen Fans

Doch der schönste Moment für den KTM-Werksfahrer dürfte gewesen sein, als er nach dem Rennen vor der Box von seiner Frau Andreia Pimenta und seiner vier Monate alten Tochter Alice empfangen wurde.

BESUCH VOM DOKTOR
Erstmals seit seinem Rücktritt Ende letzter Saison kam Valentino Rossi wieder zu einem Grand Prix und schaute bei seinem Team nach dem Rechten: „Es ist vieles neu für die Jungs, aber sie machen einen guten Job." Als sein MotoGP-Schützling Celestino Vietti aus zunächst hoffnungsloser Position Zweiter wurde und seine WM-Führung weiter ausbaute, war der „Doktor" noch besserer Laune.

Portimão (P) – 24. April 2022 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 114,800 km über 25 Runden à 4,592 km. 24 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 26 Grad. Schnitt des Siegers: 165,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	25	41.39,61 min	346,1 km/h	1.39,435 min	M/M	25
2.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	25	+5,409 sec	350,6 km/h	1.39,636 min	M/M	20
3.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	25	+6,068 sec	347,2 km/h	1.39,523 min	M/M	16
4.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	25	+9,633 sec	343,9 km/h	1.39,538 min	M/M	13
5.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	25	+348,3 sec	346,1 km/h	1.39,866 min	M/M	11
6.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+16,163 sec	343,9 km/h	1.39,919 min	M/M	10
7.	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	25	+16,183 sec	351,7 km/h	1.40,011 min	M/S	9
8.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	25	+16,511 sec	351,7 km/h	1.39,588 min	M/M	8
9.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	25	+16,769 sec	343,9 km/h	1.40,020 min	M/S	7
10.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	25	+18,063 sec	348,3 km/h	1.39,797 min	M/M	6
11.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	25	+29,029 sec	341,7 km/h	1.40,284 min	M/M	5
12.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	25	+29,249 sec	347,2 km/h	1.40,287 min	M/M	4
13.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	25	+33,354 sec	340,6 km/h	1.40,665 min	M/M	3
14.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	25	+40,205 sec	340,6 km/h	1.40,494 min	M/M	2
15.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	25	+46,052 sec	349,5 km/h	1.41,310 min	M/M	1
16.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	25	+49,569 sec	346,1 km/h	1.39,741 min	M/M	-
17.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	25	+50,303 sec	340,6 km/h	1.41,209 min	M/M	-
	Nicht gewertet:							
	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	24	+1 Runde	341,7 km/h	1.41,753 min	M/M	-
	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	21	+4 Runden	339,6 km/h	1.41,319 min	M/M	-
	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	18	+7 Runden	339,6 km/h	1.39,786 min	M/M	-
	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	18	+7 Runden	347,2 km/h	1.39,671 min	M/M	-
	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	17	+8 Runden	349,5 km/h	1.39,835 min	M/M	-
	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	9	+16 Runden	351,7 km/h	1.40,307 min	M/M	-
	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	4	+21 Runden	346,1 km/h	1.40,312 min	M/M	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Zarco	1.42,003 min
2.	Mir	1.42,198 min
3.	A. Espargaró	1.42,235 min
4.	Miller	1.42,503 min
5.	Quartararo	1.42,716 min
6.	Bezzecchi	1.42,716 min
7.	Á. Márquez	1.42,903 min
8.	Marini	1.43,179 min
9.	M. Márquez	1.43,575 min
10.	P. Espargaró	1.43,832 min
11.	Oliveira	1.44,066 min
12.	B. Binder	1.44,710 min
13.	Martín	1.47,936 min
14.	Viñales	1.49,332 min
15.	Di Giannantonio	1.49,639 min
16.	Dovizioso	1.49,639 min
17.	Nakagami	1.49,889 min
18.	Bastianini	1.50,618 min
19.	Morbidelli	1.50,702 min
20.	Gardner	1.50,953 min
21.	Savadori	1.51,308 min
22.	D. Binder	1.51,639 min
23.	Rins	1.52,300 min
24.	Fernández	1.52,300 min
25.	Bagnaia	1.51,387 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Quartararo	69
2.	Rins	69
3.	A. Espargaró	66
4.	Bastianini	61
5.	Zarco	51
6.	Mir	46
7.	B. Binder	42
8.	Oliveira	39
9.	Miller	31
10.	Bagnaia	31

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	106
2.	KTM	70
3.	Suzuki	70
4.	Yamaha	69
5.	Aprilia	67
6.	Honda	44

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ecstar	115
2.	Aprilia Racing	91
3.	Monster Energy Yamaha MotoGP	86
4.	Red Bull KTM Factory Racing	81
5.	Pramac Racing	79
6.	Ducati Lenovo Team	62
7.	Gresini Racing MotoGP	61
8.	Repsol Honda Team	61
9.	LCR Honda	25
10.	Mooney VR46 Racing Team	22

„Die Saison ist so verrückt, dass noch alles passieren kann. Auch der Europa-Auftakt hat wieder ein paar Überraschungen parat gehabt."

Álex Rins

AUTODROMO DO ALGARVE PORTIMÃO (P) 4,592 KM

Rundenrekord: **1.39,435, Fabio Quartararo (Yamaha), 2022**
Quali-Rekord: **1.38,725, Francesco Bagnaia (Ducati), 2021**
Topspeed-Rekord: **351,7 km/h Andrea Dovizioso 2020, Johann Zarco 2021, Álex Márquez, Francesco Bagnaia und Enea Bastianini 2022**

STRECKE

START

ZIEL



MOTOGP

Es lebe Frankreich und Aprilia: Aleix Espargaró, Fabio Quartararo, Johann Zarco (v. l.)

Erster Sieg der neuen Amerikaner d



Wer wagt gewinnt: Joe Roberts (#16) fand am schnellsten seine Pace

GOLD&GOOSE

Joe Roberts feierte den ersten GP-Sieg eines Amerikaners seit elf Jahren. Celestino Vietti hat unverhofft viel Vorsprung in der WM, und Marcel Schrötter verpasste das Podest knapp.

Von: **Imre Paulovits**

Da stand Joe Roberts auf dem Podium, strahlte vor Freude, und als die amerikanische Hymne gespielt wurde, schwankte sein Gesicht immer wieder zwischen der Freude eines kleinen Jungen und den Tränen eines Kämpfers. Er hatte es als Erster der neuen Generation von Amerikanern auf die oberste Stufe geschafft. Elf Jahre nach dem letzten Sieg eines Amerikaners, als Ben Spies 2011 in Assen in der MotoGP gewinnen konnte. Und nicht weniger als 32 Jahre nachdem John Kocinski auf Phillip Island als letzter US-Amerikaner in der mitt-

Motorrad-WM

Ein Chaos, das nicht passieren darf

Wann ein Rennen abgebrochen werden muss, weil Regen einsetzt, ist eine schwere Entscheidung für die Rennleitung. In Portimão kam diese eindeutig zu spät.

Von: **Imre Paulovits**

Überall lagen Motorräder und Fahrer herum, eines der Bikes brannte. Die Szene erinnerte an einen der dunkelsten Tage der Motorrad-WM, an Monza am 20. Mai 1973. Zum Glück sind die Sicherheitsmaßnahmen seither so viel besser geworden, dass diesmal kein einziger Fahrer zu Schaden kam. Aber es hätte einfach nicht zu dieser Situation kommen dürfen.

Arón Canet führte das Rennen an, doch Cameron Beaubier setzte ihm von hinten hart zu, und auch Ai Ogura pushte in diesem Spitzentrio. Zwar hatte schon in den letzten drei Runden leichter Regen eingesetzt, und am Eingang der Zielgeraden wurden die Flaggen geschwenkt. In Turn 1 war noch alles in Ordnung, doch als das Führungstrio in die schnelle zweite Kurve einbog, raste sie in eine Wasserwand, Canet landete nach dem Highsider neben seinem Motorrad und versuchte es noch festzuhalten, bevor er im Kiesbett sah, dass ihm der Platz ausgehen wird und absprang. Beaubier und Ogura wurden von ihren Bikes geschleudert und konnten von Glück reden, dass sie nicht getroffen wurden. Dann flogen noch ein Dutzend weitere Fahrer ab, ein Motorrad traf das andere, bis das von Corsi Feuer fing.

Die MotoGP gab gerade ihre Pressekonferenz, als Fabio Quartararo, Johann Zarco und Aleix Espargaró dort auf dem Fernsehschirm die Bilder sahen. Sie waren entsetzt. „Das Rennen hätte längst abgebrochen werden müssen“, entfuhr es Espargaró. „Aber in einem trockenen Zimmer mit einer Flasche Wasser vor dem Fernsehschirm ist es ganz anders als wenn man draußen auf der Strecke fährt.“

Es wurde in der letzten Zeit so viel für die Sicherheit getan, die Elektronik liefert Informationen direkt ins Cockpit der Fahrer. In Zukunft sollte dafür gesorgt werden, dass von den Streckenposten, die als Einzige sehen, wo es wirklich stark regnet, die Informationen an die Fahrer gelangen. ■

MOTOGP

Anblick des Schreckens: Überall gestürzte Maschinen und Fahrer

urch Joe Roberts

leren Klasse gewinnen konnte. Und trotzdem hatte dieser Sieg einen schalen Beigeschmack. Denn die, die bei dem regulären Rennen um die Führung gekämpft hatten, waren nicht dabei. Sie wurden unverschuldet in einen Massensturz verwickelt, der es ihnen nicht erlaubte, ihre Motorräder regelgerecht in die Boxen zu bringen, um an dem neu gestarteten Rennen teilzunehmen.

Roberts sagte es auch klar heraus: „Diesmal hatte ich das Glück, nach so vielen Rennen, wo es mir fehlte. Ich konnte es einfach nicht glauben, als ich meinen Vorsprung angezeigt bekam, und die letzte Runde war die längste meines Lebens, ich hatte so viele Fehler gemacht und nur gehofft, dass ich es bis zur Zielflagge schaffe. Als in meiner Kindheit Nicky Hayden auf dem Podest stand und unsere Hymne gespielt wurde, das hat mir die Motivation gegeben, mein Bestes als Rennfahrer zu geben. Ich hoffe, dass mein Sieg die zukünftige Generation in den USA beflügelt.“

Zunächst hatte Jake Dixon geführt, doch der Brite flog gleich in der ersten Runde ab, und es war Marcel Schrötter, der sich hinter Roberts an die zweite Stelle setzte, später jedoch verdrängt wurde. „Die Chance, auf das Podium zu fahren war heute groß, daher schwingt mit dem vierten Rang auch etwas Enttäuschung mit“, gab der Intact-Pilot zu. „Man bekommt in dieser Klasse nichts geschenkt. Roberts lieferte nach dem Neustart ein absolut perfektes Rennen und war nach nur einer Runde außer Reichweite. Ich habe in den sieben Runden noch einmal alles gegeben, nachdem ich im ersten Rennen richtig Mühe hatte. Leider war meine Pace hinter Roberts nicht gut genug.“ Auch Teamchef Jürgen Lingg zeigte sich enttäuscht. „Gerade in der Anfangsphase, als es schwer war, war Marcel richtig gut. Und wenn man so eine Chance hat, dann darf man die nicht vergeben. Man bekommt sie nicht alle Tage.“ ■

NACHRICHTEN

MOTOGP
Yamaha-Rennleiter Lin Jarvis feierte in Portimão seinen 400. Grands Prix in dieser Position. Der Brite wurde von seinem Team gefeiert, das süßeste Geschenk machte ihm aber Fabio Quartararo mit seinem Sieg.

MOTOGP
Enea Bastianini, als WM-Leader der MotoGP nach Portimão gekommen, stürzte in der Q1, knackte sich das rechte Handgelenk an und verpasste so den Aufstieg in die Q2. Wenn der Gresini-Pilot auch auf die Zähne biss, im Rennen stürzte er wieder und büßte die WM-Führung ein.

MOTOGP/MOTO3
Die Familie Fenández fiel bis zum Renntag komplett aus. Raúl Fernández war in Q1 mit seiner Tech3-KTM gestürzt und schlug seine rechte Hand an. Wenn auch nichts gebrochen schien, erteilte ihm der Rennarzt doch Startverbot. Sein Bruder Adrian hatte sich tags zuvor zwei Finger der linken Hand gebrochen.

MOTO2
Jorge Navarro kam verletzt nach Portimão. Der Pons-Pilot hatte sich am Wochenende zuvor beim Dirt-Track-Training das Kreuzband im linken Knie gerissen. „Es tut zwar weh, in dem Winkel, in dem man es auf dem Motorrad braucht, ist das Knie aber stabil. Ich lasse es erst nach der Saison operieren“, so Navarro.

MOTO3
Eigentlich hatte John McPhee geplant, in Portimão wieder zu fahren, der 27-jährige Schotte aus dem Team von Peter Öttl bekam aber keine Starterlaubnis vom Rennarzt. Seine Rückenverletzung benötigt zur Heilung noch mehr Zeit. Eine Rückkehr ist für das übernächste Rennen in Le Mans vorgesehen. Wie schon in Austin wurde er von dem 18-jährigen David Salvador ersetzt.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 24. April 2022 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 32,144 km über 7 Runden à 4,592 km. 17 Fahrer gestartet, 15 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft: 16 Grad, Asphalt: 19 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Joe Roberts (USA)	Kalex	7	12.09,757 min	1.43,410 min	25
2.	Celestino Vietti (I)	Kalex	7	+2,818 sec	1.43,789 min	20
3.	Jorge Navarro (E)	Kalex	7	+2,991 sec	1.43,848 min	16
4.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	7	+3,104 sec	1.43,782 min	13
5.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	7	+3,199 sec	1.43,818 min	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	7	+3,821 sec	1.43.676 min	10
7.	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	7	+3,784 sec	1.43,807 min	9
8.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	7	+4,648 sec	1.43,787 min	8
9.	Barry Baltus (B)	Kalex	7	+8,103 sec	1.44,290 min	7
10.	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	7	+8,880 sec	1.44,465 min	6
11.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	7	+9,511 sec	1.44,460min	5
12.	Keminth Kubo (T)	Kalex	7	+22,541 sec	1.46,326 min	4
13.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	7	+24,669 sec	1.46,953 min	3
14.	Filip Salac (CZ)	Kalex	7	+1.53,045 min	1.59,763 min	2
15.	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	6	+1 Runde	2.03,109 min	1
	Nicht gewertet:					
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	3	+4 Runden	1.45,743 min	–
	Jake Dixon (GB)	Kalex	0	+7 Runden	–	–
	Nicht gestartet:					
	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex				
	Áron Canet (E)	Kalex				
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex				
	Tony Arbolino (I)	Kalex				
	Augusto Fernández (E)	Kalex				
	Sam Lowes (GB)	Kalex				
	Ai Ogura (J)	Kalex				
	Somkiat Chantra (T)	Kalex				
	Albert Arenas (E)	Kalex				
	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta				
	Z. van den Goorbergh (NL)	Kalex				

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	90
2.	Ogura	56
3.	Arbolino	51
4.	Roberts	49
5.	Canet	49
6.	Chantra	45
7.	Navarro	39
8.	Schrötter	36
9.	Lowes	35
10.	Dixon	32
11.	Fernández	31

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	125
2.	Boscoscuro	20
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	101
2.	Mooney VR46 Racing Team	90
3.	Elf Marc VDS Racing Team	89
5.	Liqui Moly IntactGP	60

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Canet	1.44,151 min
2.	Beaubier	1.44,479 min
3.	Dixon	1.44,501 min
4.	Arbolino	1.44,560 min
5.	Fernández	1.44,788 min
6.	Lowes	1.44,827 min
7.	Ogura	1.44,898 min
8.	Chantra	1.44,911 min
9.	Roberts	1.44,915 min
10.	Arenas	1.44,999 min
11.	Navarro	1.45,016 min
12.	Schrötter	1.45,018 min
13.	Vietti	1.45,076 min
14.	Ramirez	1.45,251 min
15.	Aldeguer	1.45,304 min
16.	Van den Goorbergh	1.45,354 min
17.	Dalla Porta	1.46,859 min
18.	Kubo	2.01,251 min
19.	Salac	1.46,086 min
20.	Acosta	1.46,160 min
21.	Gonzalez	1.46,600 min
22.	Bendsneyder	1.46,712 min
23.	Baltus	1.46,787 min
24.	Fenati	1.46,787 min
25.	Rodrigo	1.47,213 min
26.	Alcoba	1.47,274 min
27.	Corsi	1.47,676 min
28.	Zaccone	1.47,762 min

Sieg und WM-Führung für Ser

Schien Dennis Foggia bislang der klare WM-Favorit zu sein, stellte GasGas-Pilot Sergio García diese Gleichung in Portimão auf den Kopf. Nach seinem zweiten Saisonsieg segelt er auf WM-Kurs.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Nach seinem Sturz in Austin hatte es gar nicht gut ausgesehen für Sergio García. Doch Portimão, wo er letztes Jahr zweimal Pech hatte, brachte ihm nun die Wende: Der 19-jährige Spanier konnte sich mit einer soliden Leistung im Rennen durchsetzen und so wieder die WM-Führung übernehmen – wenn auch nur mit einem Punkt vor Dennis Foggia.

Der GasGas-Pilot hatte schon zu Beginn versucht, den Verfolgern zu entfliehen. Nach einem fulminanten Start vom sechsten Startplatz aus überholte er Pole-Sitter Deniz Öncü und setzte sich vorne gleich ab. Doch dann bekam er Angst, dass bei der Pace seine Reifen die Distanz nicht halten würden, ließ sich von der Verfolgergruppe mit seinem Teamkollegen Izan Guevara, Jaume Masiá, Ayumu Sasaki und Öncü wieder einfangen und verließ sich auf seine Stärke in der letzten Runde. Und die Taktik ging auf. „Es war unglaublich", grinste García nach dem Rennen. „Es war das erste Mal, dass ich eine letzte Runde als Erster angefangen habe und sie auch als Erster beenden konnte. Normalerweise hebe ich mir den Angriff für das letzte Stück auf, aber ich hatte eine so gute Pace, dass ich mir sicher war, dass ich es so schaffen konnte. Ich habe gepusht, die letzte Kurve richtig gut hinbekommen und gewonnen." Es war das versöhnliche Ende eines Wochenendes mit vier Stürzen, dreimal war García im Qualifying umgekippt: „Ich hatte ein Problem mit der Front, aber ich habe bis zum Ende gepusht, um eine möglichst gute Rundenzeit hinzubekommen. Startposition 6 hat mein Rennen auch deutlich vereinfacht." Nach seinem Sieg fiel er noch einmal um: Als er sein Motorrad im Parc Fermé auf dem nassen Teppich abstellte!

Jaume Masiá war nach seinem Sieg in Austin auch diesmal nur einen Wimpernschlag davon entfernt, wieder ganz oben zu stehen, aber ihm fehlten schließlich 69 Tausendstel. „Dieses Podest geht voll in Ordnung, bei den schwierigen verregneten Verhältnissen hatte ich nie ein gutes Gefühl für das Motorrad, im Trockenen konnte ich nach vorne fahren. Ich war vorsichtig, denn bislang bin ich in Portimão in den letzten Runden immer gestürzt."

Weniger erbaut war Dennis Foggia. Vom 12. Startplatz aus verlor er zunächst gar noch einige Plätze, konnte aber in der Verfolgergruppe zum Schluss noch in die Top 10 fahren. Doch für einen Angriff aus dem Windschatten fehlte ihm diesmal der gewohnte Speed seiner Leopard-Honda. ■



MOTOGP

Moto3

Sasaki auf dem Podest, aber es geht noch mehr

Zwischenzeitlich war Husqvarna-Pilot Ayumu Sasaki Schnellster des Rennens, und es sah sogar aus, als könne er es gewinnen.

Zunächst war Ayumu Sasaki im verregneten Qualifying Zehnter, doch gleich nach dem Start machte sich der Japaner auf den Weg nach vorn. Bereits in der fünften Runde war er in der Gruppe mit dabei, die Jagd auf Leader Sergio García machte. Er machte dabei einen unheimlich starken Eindruck, und auch zum Schluss hatte er noch Reserven. In der vorletzten Runde setzte er sich an die Spitze, doch dann waren García und Masiá noch vor ihm im Ziel. Der 21-jährige Japaner war dann auch trotz seines Podestplatzes alles andere als zufrieden. „Ich bin schon enttäuscht, weil ich auf den Sieg gehofft hatte", gab er zu. „Ich habe die Reifen gut eingeteilt und nicht zu sehr gepusht. Ich wusste, dass das Tempo langsamer war als das, was ich fahren konnte. Zwei Runden vor Schluss wollte ich mich absetzen, konnte aber keine Lücke herausfahren, wurde dann sehr aggressiv überholt und habe einige Positionen eingebüßt. Ich musste wieder eine Lücke schließen und konnte mir noch den dritten Rang auf dem Podium zurückholen." ■ IP


GOLD&GOOSE

Sasaki auf Podest, aber er will mehr

Moto3

Tatay weiter beständig vorne dabei

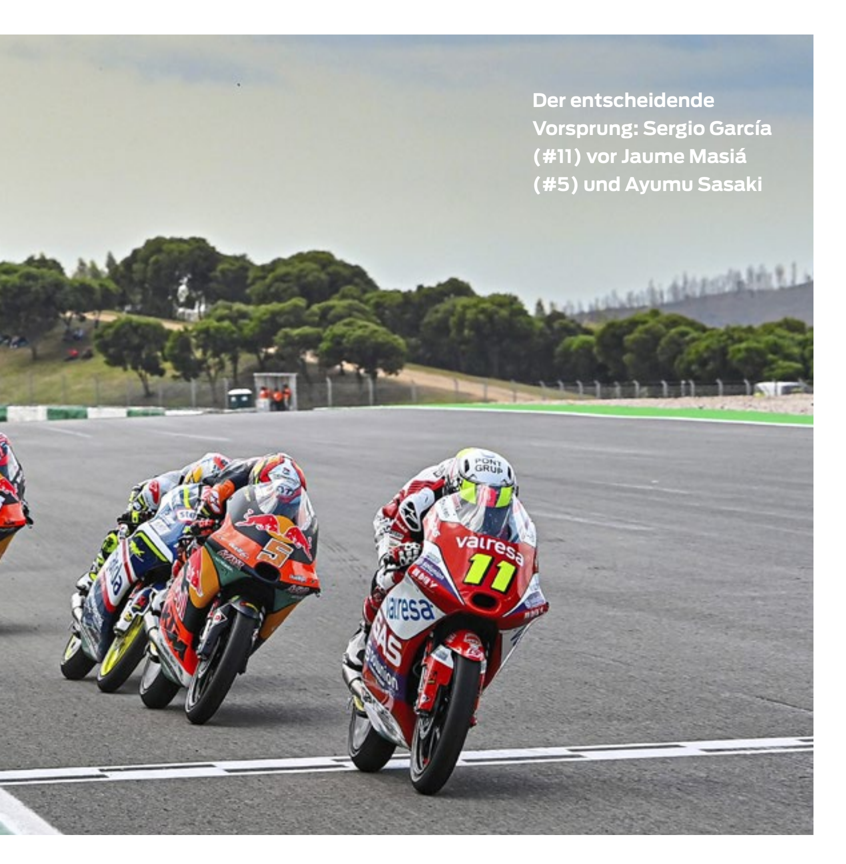
Wenn er auch aus der Spitzengruppe herausfiel – in der Verfolgergruppe konnte sich Carlos Tatay durchsetzen und lieferte den nächsten Top-6-Platz ab.

Als Viertschnellster qualifiziert konnte Carlos Tatay aus der zweiten Startreihe losfahren und die ersten Runden in der Führungsgruppe mithalten. Als er einmal hinausgetragen wurde, musste er die Gruppe jedoch ziehen lassen, verlor an Rhythmus und konnte die Lücke nicht mehr schließen. Doch die zweite Gruppe hatte der 18-jährige Spanier im Griff und konnte den sechsten Platz bis ins Ziel verteidigen. Xavier Artigas fand den Speed für die Punkteränge nicht und musste sich mit dem 20. Platz zufriedengeben. „Insgesamt war es ein gutes Rennwochenende, weil ich bei allen Bedingungen konkurrenzfähig war, auch als es richtig nass und windig war", konstatierte Tatay. „Ich kann aber nicht ganz zufrieden sein, denn ich hatte ein wirklich gutes Motorrad, und wir hätten um den Sieg kämpfen können. Ich habe leider einen Fehler gemacht, und in diesem Moment sind die ersten fünf Jungs weggefahren. Ich konnte die Lücke nicht mehr zufahren, auch wenn ich am Ende des Rennens richtig schnelle Zeiten fahren konnte." ■ IP


LEKL

Tatay (#99) als Spitze der Verfolger

gio García



Der entscheidende Vorsprung: Sergio García (#11) vor Jaume Masiá (#5) und Ayumu Sasaki

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Portimão (P) – 24. April 2022 5. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 96,432 km über 21 Runden à 4,592 km. 30 Fahrer gestartet, 28 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Sergio García (E)	GasGas	21	38.17,725 min	1.48,850 min	25
2.	Jaume Masiá (E)	KTM	21	+0,069 sec	1.48,201 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	21	+0,110 sec	1.48,558 min	16
4.	Deniz Öncü (TR)	KTM	21	+0,210 sec	1.48,543 min	13
5.	Izan Guevara (E)	GasGas	21	+0,373 sec	1.48,611 min	11
6.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	21	+4,094 sec	1.48,981 min	10
7.	Andrea Migno (I)	Honda	21	+4,729 sec	1.48,848 min	9
8.	Dennis Foggia (I)	Honda	21	+7,170 sec	1.49,083 min	8
9.	Joel Kelso (AUS)	KTM	21	+7,241 sec	1.48,816 min	7
10.	Diogo Moreira (BR)	KTM	21	+7,165 sec	1.48,967 min	6
11.	Riccardo Rossi (I)	Honda	21	+7,276 sec	1.49,071 min	5
12.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	21	+7,334 sec	1.48,993 min	4
13.	Scott Ogden (GB)	Honda	21	+7,442 sec	1.49,244 min	3
14.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	21	+18,989 sec	1.49,165 min	2
15.	Stefano Nepa (I)	KTM	21	+22,437 sec	1.49,418 min	1
16.	Mario Aji (RI)	Honda	21	+22,627 sec	1.49,141 min	-
17.	Kaito Toba (J)	KTM	21	+25,411 sec	1.49,476 min	-
18.	Matteo Bertelle (I)	KTM	21	+26,195 sec	1.49,926 min	-
19.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	21	+26,213 sec	1.49,878 min	-
20.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	21	+26,580 sec	1.49,555 min	-
21.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	21	+27,217 sec	1.49,514 min	-
22.	David Salvador (E)	Husqvarna	21	+30,402 sec	1.49,700 min	-
23.	Gerard Riu Male (E)	KTM	21	+42,926 sec	1.50,545 min	-
24.	Syarifuddin Azman (MAL)	Honda	21	+42,989 sec	1.50,596 min	-
25.	Taiyo Furusato (J)	Honda	21	+50,532 sec	1.50,929 min	-
26.	Joshua Whatley (GB)	Honda	21	+50,902 sec	1.50,746 min	-
27.	David Alonso (CO)	GasGas	21	+51,199 sec	1.50,540 min	-
28.	Ana Carrasco (E)	KTM	21	+54,005 sec	1.50,931 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	García	83
2.	Foggia	82
3.	Masiá	54
4.	Migno	50
5.	Öncü	50
6.	Guevara	48
7.	Sasaki	45
8.	Tatay	42
9.	Rossi	29
10.	Toba	27
11.	Suzuki	27

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	GasGas	99
2.	Honda	99
3.	KTM	82
4.	Husqvarna	56
5.	CFMoto	50

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	GasGas Aspar Team	131
2.	Leopard Racing	109
3.	Red Bull KTM Ajo	70
4.	CFMoto PrüstelGP	68
5.	Red Bull KTM Tech3	57
6.	Sterilgarda Max Racing Team	56
7.	Rivacold Snipers Team	50
8.	MT Helmets - MSI	42
9.	CIP Green Power	41
10.	SIC58 Squadra Corse	32

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Öncü	2.03,955 min
2.	Aji	2.03,972 min
3.	Fellon	2.04,447 min
4.	Tatay	2.04,501 min
5.	Suzuki	2.04,563 min
6.	García	2.05,005 min
7.	Rossi	2.05,137 min
8.	Ogden	2.05,202 min
9.	Guevara	2.05,311 min
10.	Sasaki	2.05,395 min
11.	Migno	2.05,608 min
12.	Foggia	2.05,772 min
13.	Holgado	2.05,967 min
14.	Moreira	2.06,270 min
15.	Masiá	2.06,532 min
16.	Yamanaka	2.07,020 min
17.	Nepa	2.07,238 min
18.	Whatley	2.08,626 min
19.	Artigas	2.08,477 min
20.	Azman	2.08,977 min
21.	Salvador	2.09,228 min
22.	Kelso	2.09,502 min
23.	Ortolá	2.09,654 min
24.	Toba	2.10,039 min
25.	Bartolini	2.10,365 min
26.	Bertelle	2.10,514 min
27.	Riu Male	2.11,241 min
28.	Carrasco	2.12,481 min
29.	Alonso	2.13,508 min
30.	Furusato	2.03,729 min

Vorschau GP Spanien

ZEITPLAN

GP von Spanien/Jerez (alle Zeitangaben in MEZ)

Freitag, 29. April 2022

9.00–9.40	Moto3	1. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	1. freies Training
10.55–11.35	Moto2	1. freies Training
13.15–13.55	Moto3	2. freies Training
14.10–14.55	MotoGP	2. freies Training
15.10–15.50	Moto2	2. freies Training
Samstag, 30. April 2022		
9.00–9.40	Moto3	3. freies Training
9.55–10.40	MotoGP	3. freies Training
10.55–11.35	Moto2	3. freies Training
12.35–12.50	Moto3	Qualifying 1
13.00–13.15	Moto3	Qualifying 2
13.30–14.00	MotoGP	4. freies Training
14.!0–14.25	MotoGP	Qualifying 1
14.35–14.50	MotoGP	Qualifying 2
15.10–15.25	Moto2	Qualifying 1
15.35–15.50	Moto2	Qualifying 2
Sonntag, 1. Mai 2022		
9.00–9.10	Moto3	Warm-up
9.20–9.30	Moto2	Warm-up
9.40–10.00	MotoGP	Warm-up
11.00	Moto3	Rennen, 22 Rdn.
12.20	Moto2	Rennen, 23 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 25 Rdn.

STATISTIK

GP von Spanien/Jerez

Sieger 2021
Moto3: Pedro Acosta (E), KTM
Moto2: Fabio Di Giannantonio (I), Kalex
MotoGP: Jack Miller (AUS), Ducati
Pole-Position 2021
Moto3: Tatsuki Suzuki (J), Honda, 1.45,807 (= 150,4 km/h)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.40,667 (= 158,1 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.36,755 (= 164,5 km/h)
Schnellste Runde 2021
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.46,158 (= 149,9 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.41,313 (= 157,1 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.37,770 (= 162,8 km/h)
Rundenrekord
Moto3: Jaume Masiá (E), Honda, 2.15,583 (= 146,3 km/h) (2020)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.41,313 (= 157,1 km/h) (2021)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha 1.37,770 (= 162,8 km/h)(2021)

Ungewohntes Chaos: Rea (#65) und Razgatlioglu (#1) am Boden, Bautista (#19) muss abbremsen

Der große Knall

XXX

Über zwei Rennen zeigte Jonathan Rea seine Überlegenheit in Assen und wir erlebten tolle Zweikämpfe zwischen ihm, Álvaro Bautista und Toprak Razgatlioglu. Doch im letzten Rennen ging es schief, und Bautista ist an der WM-Spitze enteilt.

Von: **Imre Paulovits**

Das ganze letzte Jahr haben wir uns dran ergötzt, wie Jonathan Rea und Toprak Razgatlioglu in jedem Rennen auf engstem Raum gekämpft haben. Wie die aggressivsten Angriffe und Überholmanöver auch nach der zigsten Berührung noch ohne Sturz abliefen, brachte einfach eine Spannung in die Superbike-WM, die ihresgleichen sucht. Und es ging dieses Jahr so weiter, nur dass auch der zu Ducati zurückgekehrte Álvaro Bautista mit der gleichen Intensität mit dabei war. Auch in Assen ging es so weiter, dazu lief Rea auf seiner Paradestrecke zu Bestform auf. So griff er auch am letzten Rennen des Tages Toprak Razgatlioglu um die Führung an, und was als harmloses Routinemanöver begann, endete für beide auf dem Hosenboden.

Rea ging aus der Schikane früh ans Gas, setzte sich auf der Geraden neben die Yamaha, und als Razgatlioglu noch später als sonst bremste und etwas hinausgetragen wurde, zog er auf der Ideallinie innen vorbei. Nur dass Razgatlioglu auch von dem etwas zu weit geratenen Kurveneingang noch einlenken konnte und am Kurvenausgang plötzlich am gleichen Fleck war wie die Kawasaki. Der Türke war sichtlich geschockt. „Ich bin nicht von der Strecke abgekommen, ich habe nicht plötzlich reingezogen, er hätte mir den Platz lassen müssen.“ Rea war sich ebenfalls keiner Schuld bewusst. „Ich war auf der Ideallinie und schon vor ihm, als er dorthin zurückkam.“ Die Rennleitung sah sich die Bilder genau an, entschied dann für einen Rennunfall.

Zweimal Rea

Am Samstag bremste Rea mit der über den Winter sorgsam abgestimmten Kawasaki vor der letzten Schikane am spätesten und siegte so knapp vor Bautista. Im Superpole Race hatte Bautista bis zur letzten Runde geführt, Rea konnte ihn überholen, und als der Spanier es noch einmal in der Schikane versuchte, scheiterte er wieder am stabilen Bremspunkt der Kawasaki, und Rea feierte seinen 100. Sieg mit Kawasaki. Die Rennleitung sah Bautista in der letzten Runde auf der Grünfläche und versetzte ihn hinter Razgatlioglu.

„Ich schwöre, ich habe die Strecke nicht verlassen“, knurrte Bautista, doch dann kam ihm im zweiten Rennen alles zugute. Er wäre zwar beim Sturz von Rea und Razgatlioglu fast mit hineingezogen worden und das Ausweichmanöver ließ ihn hinter Iker Lecuona zurückfallen, doch den Honda-Neuling überholte Bautista schnell wieder und fuhr einen überlegenen Sieg heraus, der ihm auch ein gesundes Polster in der WM-Tabelle einbrachte. ■



WORLDSBK

Im Superpole Race holte Jonathan Rea den 100. Sieg seit er für Kawasaki fährt



WORLDSBK

Wer zuletzt lacht: Sieg in Rennen 2 und klare WM-Führung für Álvaro Bautista

Supersport-WM

Doppelsieg Aegerter

Auf der Heimstrecke seines Ten-Kate-Teams war Dominique Aegerter eine Klasse für sich. Der Weltmeister baute mit zwei überlegenen Siegen seine WM-Führung auf 30 Punkte aus.

Von: **Imre Paulovits**

Es war das Glück des Tüchtigen. Weltmeister Dominique Aegerter hatte im ersten Rennen Lokalheld Glenn van Straalen in der 14. von 18 geplanten Runden gerade überholt, da wurde es wegen einer Kollision zwischen Marcel Brenner und Tom Booth-Amos mit der roten Flagge abgebrochen. Im Sektor zuvor wäre noch der Holländer als Sieger gewertet worden. Am Sonntag ging es dann über die volle Distanz, und Aegerter spielte zum Schluss seine ganze Überlegenheit aus. Er überholte Lorenzo Baldassarri zur Rennhalbzeit in der Schikane und zog ihm 2,6 Sekunden davon. Deutlicher hätte der Schweizer seine Überlegenheit kaum beweisen können: Neuer Rundenrekord im Qualifying und eine Pace, der niemand etwas entgegenzusetzen hatte. „Wir hatten hier zwar getestet, und testen bringt immer was, aber da waren die Bedingungen ganz anders“, gestand er. „Wir waren hier einfach unheimlich schnell, es war einfach ein perfektes Wochenende.“ Weil Lorenzo Baldassarri im ersten und van Straalen im zweiten Rennen gestürzt sind, hat der Eidgenosse nun nach vier Rennen bereits satte 30 Punkte Vorsprung. „Das wird sicherlich nicht die ganze Saison so weitergehen, aber bislang liegen wir unheimlich gut.“ ■



WORLDSBK

Die Korken knallen: Dominique Aegerter holte in Assen das Maximum heraus

Superbike-WM

Redding kommt

Nach seinem schweren Einstand in Aragón zeigte Scott Redding mit der BMW in Assen ein tolles zweites Rennen.

Von: **Imre Paulovits**

Auch Assen war kein ruhiges Wochenende für die BMW-Piloten. Gleich im ersten freien Training stürzte Eugene Laverty, schlug sich den rechten Arm an und musste fortan zuschauen. Dafür wuchs sein Bonovo-Teamkollege Loris Baz über sich hinaus und toppte am Samstag seinen siebten Platz von Aragón mit einem sechsten im ersten Rennen. Doch auch Scott Redding kam langsam in Schwung. Nach dem desaströsen Aragón-Wochenende setzte er sich mit den BMW-Technikern über die Daten, arbeitete an der Elektronik und beendete das erste Rennen als Neunter. Das war aber erst der Anfang: Im zweiten Rennen am Sonntag hatte er eine unheimlich schnelle Pace, pflügte sich von hinten durchs Feld und war bereits bis zum vierten Platz vorgefahren, schließlich wurde er Fünfter. Michael van der Mark kam nach seinem doppelten Unterschenkelbruch zu seinem Heim-Rennen zurück, und obwohl er noch sichtlich humpelte und noch Schmerzen im Bein hatte, kam er nach einem 13. Platz im ersten Rennen und einem 15. im Superpole Race im zweiten Rennen bis Platz 8 nach vorn. ■



BMW

Scott Redding: Im zweiten Rennen richtig in Schwung gekommen

NACHRICHTEN

SUPERBIKE-WM
Vor dem Assen-Wochenende hat Pedercini Kawasaki die Zusammenarbeit mit dem Belgier Loris Cresson beendet, und kurz entschlossen fuhr Routinier Leon Haslam für die holländische Runde. Der 38-jährige Brite konnte aber auch keine Bäume für das italienische Team ausreißen. Im ersten Rennen wurde er 16., im Superpole Race 17. – immerhin kassierte er als 13. Im zweiten Rennen drei Punkte.

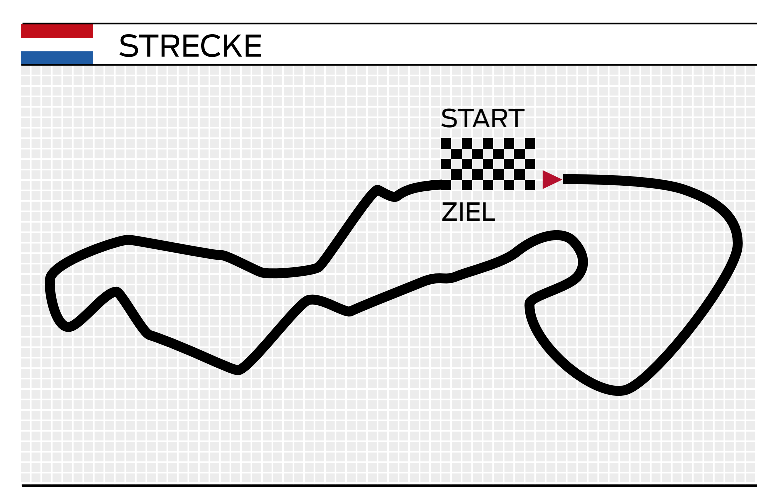
SUPERBIKE-WM
Iker Lecuona zeigte sich in Assen richtig stark. Der Honda-Werkspilot kam im zweiten Rennen richtig in Fahrt, führte nach dem Unfall von Rea und Razgatlioglu zwischenzeitlich sogar das Rennen an und fuhr lange hinter Álvaro Bautista auf dem zweiten Rang. Doch zum Schluss ließen seine Reifen nach und er wurde noch von Andrea Locatelli abgefangen, der diesmal für Yamaha die Kohlen aus dem Feuer holte. „Ich fühlte mich über das ganze Wochenende wohl, ich hätte dieses Podium aber nicht erwartet. Wir sind immer schneller geworden, und nach dem fünften Platz im ersten Rennen und dem Superpole Race habe ich mir gesagt, jetzt muss ich angreifen. Dass es dann gleich aufs Podest reichte, hat mich selbst überrascht. Wir müssen jetzt ruhig bleiben und auf dem gleichen Weg weiterarbeiten.“

SUPERSPORT-300-WM
Lokalmatador Victor Steeman überrumpelte Samuel Di Sora im ersten Rennen im Zieleinlauf um ganze 38 Tausendstelsekunden. Dass es noch enger geht, bewies der Franzose Hugo de Cancellis und schlug Álvaro Diaz im knappsten bisherigen Zieleinlauf der Supersport-300-WM um ganze zwei Tausendstelsekunden! Lennox Lehman wurde in beiden Rennen Achter.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

TT CIRCUIT ASSEN (NL) 4,542 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.32,934
2.	Lowes	1.33,412
3.	Rea	1.33,621
4.	Locatelli	1.33,888
5.	Bautista	1.34,018
6.	Gerloff	1.34,175
7.	Baz	1.34,453
8.	Lecuona	1.34,543
9.	Bassani	1.34,666
10.	Mahias	1.34,702
11.	Öttl	1.35,018
12.	Rinaldi	1.35,045
13.	Redding	1.35,047
14.	Vierge	1.35,199
15.	Van der Mark	1.35,206
16.	Nozane	1.35,215
17.	Haslam	1.35,590
18.	Ruiu	1.35,761
19.	Mercado	1.35,956
20.	Ponsson	1.36,000

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	109 Punkte
2.	Rea	91
3.	Razgatlioglu	64
4.	Locatelli	55
5.	Lecuona	50
6.	Rinaldi	43
7.	Bassani	30
8.	Vierge	30
9.	Lowes	28
13.	Öttl	15

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	109 Punkte
2.	Kawasaki	104
3.	Yamaha	84
4.	Honda	52
5.	BMW	42

ERGEBNIS 1. RENNEN

Assen (NL) – 23. April 2022 4. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 24 Fahrer gestartet, 21 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 29 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	33.22,865 min	1.34,535	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	+0,103 s	1.34,851	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	21	+1,014 s	1.34,771	16
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+9,712 s	1.34,841	13
5.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+17,451 s	1.35,152	11
6.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	21	+17,983 s	1.35,290	10
7.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	21	+22,002 s	1.35,572	9
8.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	21	+24,545 s	1.35,758	8
9.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	21	+25,118 s	1.35,735	7
10.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+26,938 s	1.35,276	6
11.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+35,566 s	1.35,782	5
12.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	21	+41,901 s	1.36,326	4
13.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+41,967 s	1.36,288	3
14.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	21	+42,014 s	1.36,465	2
15.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+45,699 s	1.35,684	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Assen (NL) – 24. April 2022 6. WM-Lauf; 95,382 km über 21 Rdn. à 4,542 km; 24 Fahrer gestartet, 18 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 14 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	21	33.20,602	1.34,217	25
2.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	21	+8,770 s	1.34,906	20
3.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+11,580 s	1.34,748	16
4.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+13,329 s	1.34,735	13
5.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	21	+14,672 s	1.34,920	11
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+17,490 s	1.34,788	10
7.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+23,374 s	1.34,713	9
8.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	21	+28,511 s	1.35,817	8
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+29,067 s	1.35,782	7
10.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	21	+29,434 s	1.35,589	6
11.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	21	+36,810 s	1.36,192	5
12.	Christophe Ponsson (F)	Yamaha YZF-R1	21	+36,814 s	1.36,222	4
13.	Leon Haslam (GB)	Kawasaki ZX-10RR	21	+37,000 s	1.36,180	3
14.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	21	+38,862 s	1.36,183	2
15.	Leandro Mercado (ARG)	Honda CBR 1000 RR-R	21	+41,674 s	1.36,114	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Assen (NL) – 24. April 2022
5. WM-Lauf; 40,878 km über 9 Rdn. à 4,542 km; 24 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 13 Grad, Asphalt 21 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	14.10,648 min
2.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+0,267 s
3.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	+0,300 s
4.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+6,959 s
5.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+11,997 s
6.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	+12,953 s
7.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+13,410 s
8.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+13,512 s
9.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+13,567 s
10.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+13,871 s
11.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	+14,239 s
12.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+16,491 s
13.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+16,800 s
14.	Kohta Nozane (J)	Yamaha YZF-R1	+18,989 s
15.	Michael van der Mark (NL)	BMW S 1000 RR	+20,625 s

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 23. April 2022
3. WM-Lauf; 63,156 km über 13 Rdn. à 4,542 km; 31 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 18 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	22.54,605 min
2.	Glenn Van Straalen (NL)	Yamaha YZF-R6	+0,081 s
3.	Nicolò Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+1,796 s
4.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+5,725 s
5.	Federico Caricasulo (I)	Ducati Panigale V2	+7,896 s
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 800	+8,067 s
7.	Hannes Soomer (EST)	Triumph Str. Tr. RS	+1 Sektor
8.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+1 Sektor
9.	Rafaele De Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+1 Sektor
20.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+3 Sektoren

SUPERSPORT-WM

Assen (NL) – 24. April 2022
4. WM-Lauf; 81,756 km über 18 Rdn. à 4,542 km; 29 Fahrer gestartet, 25 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	29.35,903 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+2,606 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+4,618 s
4.	Nicolò Bulega (I)	Yamaha YZF-R6	+4,965 s
5.	Hannes Soomer (EST)	Triumph Str. Tr. RS	+17,982 s
6.	Stefano Manzi (I)	Triumph Str. Tr. RS	+18,108 s
7.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 800	+18,656 s
12.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+25,239 s
16.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+32,499 s
19.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+41,276 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	95 Punkte
2.	Baldassarri	65
3.	Bulega	56
4.	Van Straalen	46
5.	Tuuli	40
12.	Hobelsberger	17
20.	Brenner	4

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	100 Punkte
2.	Ducati	56
3.	Kawasaki	46
4.	MV Agusta	40
5.	Triumph	37

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 23. April 2022
3. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
32 Fahrer gestartet, 26 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	25.44,879 min
2.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,038 s
3.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+8,828 s
4.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+8,952 s
5.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	+9,012 s
6.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+9,023 s
7.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+9,070 s
8.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+17,515 s
9.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+17,548 s
10.	Ruben Buman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+18,000 s

SUPERSPORT-300-WM

Assen (NL) – 24. April 2022
4. WM-Lauf; 63,588 km über 14 Rdn. à 4,542 km;
31 Fahrer gestartet, 26 gewertet;
Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 27 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Hugo De Cancellis (F)	Yamaha YZF-R3	25.55,500 min
2.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	+0,002 s
3.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+0,109 s
4.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+0,165 s
5.	Gabriele Mastroluca (I)	Yamaha YZF-R3	+0,200 s
6.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+0,262 s
7.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+0,555 s
8.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+0,648 s
9.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+0,697 s
10.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+0,860 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	70 Punkte
2.	Garcia	62
3.	Steeman	46
4.	Lehmann	46
5.	Ieraci	44
6.	Gennai	44
21.	Geiger	3

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	86 Punkte
2.	Kawasaki	76
3.	KTM	46

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

Maximilian Kofler fuhr auf der Ducati Panigale V2 von CM Racing in Assen einen 20. und einen 19. Platz in den Rennen heraus. Der 21-jährige Österreicher, der dieses Jahr von der Moto3 in die Supersport-WM gewechselt ist, musste Assen mit dem größeren Motorrad erst wieder ganz neu lernen. „Im Qualifying bin ich zwar eine Sekunde schneller als in den Trainings gefahren, es hat trotzdem nur für Startplatz 2 gereicht. Damit war ich nicht zufrieden", so Kofler. „Im ersten Rennen konnte ich lange in der Gruppe mitkämpfen, bis meine Reifen nachließen. Im zweiten Rennen ging es mit der härteren Mischung dann besser."

Superbike-WM

Freud und Leid eng beisammen

Ein sensationeller siebter Platz im ersten Rennen, ein technischer Ausfall im zweiten: Für Philipp Öttl bot das Wochenende in Assen ein Wechselbad der Gefühle.

Von: **Imre Paulovits**

Nach seinem Einsatz bei den 24 Stunden von Le Mans folgte für Philipp Öttl gleich das Wochenende in Assen. Und er kam direkt wieder in Schwung. Am Freitag noch Zwölftschnellster, steigerte sich der 25-Jährige im letzten freien Training am Samstagvormittag als Sechster! Auch in der Superpole war er richtig schnell unterwegs, doch in der letzten Kurve rutschte ihm das Vorderrad weg. Er konnte einen Sturz gerade noch vermeiden, doch der Traum vom Start aus den ersten beiden Startreihen war erst einmal vorbei, dem GoEleven-Piloten blieb Startplatz 11. „An diesem zweiten Tag konnten wir bei der Abstimmung gute Fortschritte erzielen, und ich habe auch meinen Fahrstil weiter angepasst", erklärte Öttl. „Ohne den Fehler in der Zielkurve im Qualifying hätte ich eine super Startposition und es in den Rennen viel leichter gehabt."

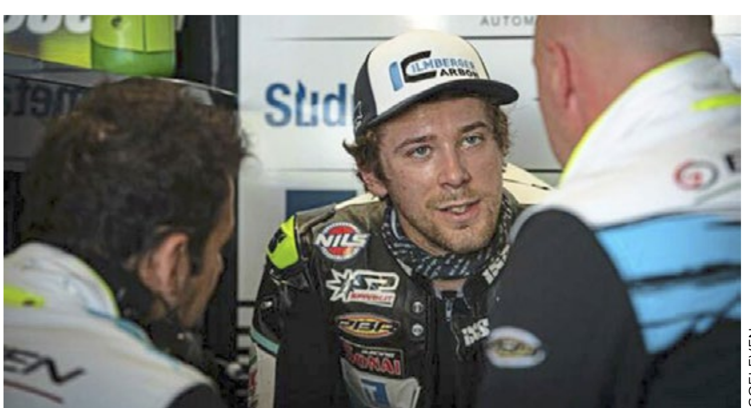
Doch erst einmal fiel er noch weiter zurück. „Wir müssen an der Launch Control arbeiten, die ist noch nicht optimal", musste Öttl eingestehen. Doch der Ainringer hatte eine unheimlich gute Pace und konnte einen Gegner nach dem anderen überholen, bis er schließlich auf dem siebten Platz ins Ziel kam: „Wir haben vor allem an der Abstimmung fürs Rennende gearbeitet, und das hat auch sehr gut funktioniert. Ich denke, die anderen hatten mit dem Reifen mehr zu kämpfen. Wir haben es mit der Elektronik und der Anpassung von Fahrstil und Motorrad wirklich gut hinbekommen. Dass ich zum Schluss einen besseren Reifen hatte, hat auch das Überholen leichter gemacht."

Im Superpole Race fiel Öttl in der Startrunde bis auf P16 zurück, innerhalb der neun Runden konnte er sich von dort bis auf den zehnten Platz vorkämpfen. Es ging in dieser riesigen Gruppe sehr eng zu, bis zum sechsten Platz fehlte ihm lediglich eine Sekunde: „Im zweiten Rennen hatte ich dann einen guten Start erwischt, und ich denke, hier wäre ein richtig gutes Resultat möglich gewesen. Aber dann ist mir in der zweiten Runde ein Ventil abgerissen. Schade, der Motorschaden hat ein weiteres Highlight verhindert."

Öttl fährt trotzdem sehr zuversichtlich zur nächsten Runde nach Estoril: „Dass ich in Le Mans und Assen so viel gefahren bin, hat mich viel mit dem Superbike gelehrt. In Estoril hatte ich die letzten beiden Jahre gute Rennen, daher sollte ich auch mit der Ducati gut dabei sein." ■



Philipp Öttl (#5): Im ersten Rennen bis auf Platz 7 vorgefahren



Gute Arbeit: „Wir haben das Motorrad weiter meinem Fahrstil angepasst"

MotoGP Rookies Cup

Rosenthaler punktet

José Rueda ist der neue Star des MotoGP Rookies Cup. Der 16-jährige Spanier gewann das erste Rennen und verlor das zweite nur wegen Zeitstrafe. Jakob Rosenthaler konnte in beiden Rennen punkten.

Von: **Imre Paulovits**


GOLD&GOOSE

José Rueda: Zweiten Sieg nur durch Fahrbahnüberschreitung verloren

Im ersten Rennen setzten sich der 15-jährige Spanier Angel Piqueras und sein um ein Jahr älterer Landsmann José Rueda an der Spitze ab. Rueda ging in Führung, Piqueras jagte ihn, doch dann stürzte er in der vorletzten Runde, und Rueda gewann mit über neun Sekunden Vorsprung. Auch im zweiten Rennen überquerte Rueda die Ziellinie als Erster, doch weil er die Streckenbegrenzung überfahren hatte, wurde er um einen Platz zurückversetzt, und der Sieg ging an den 17-jährigen Holländer Colin Veijer.

Der 15-jährige Österreicher Jakob Rosenthaler wurde im ersten Rennen Achter, im zweiten 11.: „Ich war vom 19. Startplatz aus gleich 12. Ich habe dann einige überholt, andere hat es geschmissen, so bin ich Achter geworden. Im zweiten Rennen war ich einige Runden im Spitzenpulk, dann bin ich davon abgerissen und in der zweiten Gruppe 11. geworden“, berichtete er.

Freddie Heinrich wurde im ersten Rennen 13., im zweiten verpasste er als 17. die Punkte. ■

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	José Rueda (E)	45
2.	Colin Veijer (NL)	41
3.	Casey O'Gorman (IRL)	36
7.	Jakob Rosenthaler (A)	13
18.	Freddie Heinrich (D)	3

Sidecar-WM

Pingpong in Assen

Der TT Circuit in Assen hatte es in sich. Im ersten Rennen der Sidecar-WM raste Markus Schlosser zum Sieg und an die Tabellenspitze. Im zweiten nahm ihm Todd Ellis alles wieder ab.

Von: **Anke Wieczorek**

Eigentlich hätte es das Wochenende von Tim Reeves werden sollen. Der Multiweltmeister aus der britischen Grafschaft Kent verabschiedete sich in Assen für dieses Jahr aus der WM. Er zieht für den Rest der Saison die TT und die IDM als Arbeitsbühne vor. Dass Todd Ellis die Pole mit vier Hundertsteln Vorsprung innehatte, juckte ihn noch wenig. Dass er zum Schluss zwei Mal Dritter wurde, dagegen schon. Immerhin hatte Reeves beide Rennen lange angeführt und sich ausgiebig mit Ellis duelliert. Doch jedes Mal grätschte ihm noch der aktuelle Weltmeister Markus Schlosser dazwischen. Im ersten Lauf war überhaupt kein Kraut gegen den Schweizer gewachsen, und er übernahm sogar die Tabellenführung. Im zweiten konterte Ellis. In der Gesamtwertung bleibt es somit wie gehabt: Ellis hat vier Punkte Vorsprung auf Schlosser. WM-Stand: 1. Ellis, 90 Punkte; 2. Schlosser 86; 3. Reeves 68; 4. Kershaw 50; 5. Wyssen 38. ■


WOLTERS

Bleiben vorn: Todd Ellis und seine Beifahrerin Emanuelle Clement

NACHRICHTEN

SUPERSPORT-WM

IDM-Supersport-Meister Patrick Hobelsberger und die Yamaha des Kallio-Teams sind in der Supersport-WM ein schlagkräftiges Paket geworden. In Assen wurden sie im ersten Rennen Achter, im zweiten verpassten sie als 16. knapp die Punkte. „Wir hatten für den Samstag an dem Motorrad einen Schritt nach vorn gemacht“, so Hobelsberger. „Schließlich bin ich Achter geworden, aber es war schade, dass das Rennen mit der roten Flagge abgebrochen wurde, denn ich hatte einen guten Rhythmus und war gerade dabei, die Gegner zu überholen. Leider musste ich im zweiten Rennen dem Unfall von Jules Cluzel und Glenn van Straalen ausweichen, da war ich Allerletzter. Ich habe es noch geschafft, 16. zu werden, mehr ging einfach nicht, weil ich am Anfang zu viel Zeit verloren habe. Das Material von Kallio ist erstklassig, wir haben seit Saisonanfang bereits einen großen Schritt gemacht. Ich arbeite an mir selbst und an meinem Motorrad weiter und möchte, dass wir jetzt noch weiter nach vorne kommen.“

IDM SUPERSPORT

Wer sind die heißen Kandidaten auf den IDM Supersport-Titel 2022? Durch den Aufstieg vom Meister Patrick Hobelsberger in die Weltmeisterschaft fallen der bereits zweifache Champion Max Enderlein und sein M32 Racing Team-Kollege Jan-Ole Jähnig fast automatisch in die Favoritenrolle. Doch auch Thomas Gradinger aus Österreich hat schon einen Titel. Das MVR-Team aus den Niederlanden ist gleich mit drei Fahrern am Start: Koen Meuffels, Roy Voermans und Leon Lambing. Jüngster Fahrer im Feld ist Julius Caesar Rörig. Er feiert am 10. Juni seinen 16. Geburtstag. Knapp 30 Teilnehmer haben sich bisher für die Supersport-Saison 2022 angemeldet, die Mehrzahl mit einer Yamaha.



Von den drei weltbesten Driftern fehlen 2022 zwei

GOOD SHOOT / REYGONDEAU

Unter neuen Vorzeichen

Am kommenden Samstag startet die Speedway-GP-Serie in ihre 28. Saison. Doch noch immer konnte der neue Promoter, Discovery Sports Events, keinen vollständigen Kalender vorlegen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Erster Gastgeber ist am 30. April das Stadion Milenium in Donji Kraljevec (Gorican), das schon in den Jahren 2010 bis 2012 Austragungsort für drei Grands Prix gewesen ist. Die Wildcard erhält der erfahrene Slowene Matej Zagar, weil Kroatien nach dem Rücktritt von Jurica Pavlic keine adäquaten Fahrer vorweisen kann. Der Austragungsort im nördlichen Kroatien versprüht allerdings nur dörflichen Charakter weit abseits des großen GP-Glamours.

Das Stadion mit seiner 305 Meter langen Bahn fasst lediglich 7500 Zuschauer.

Ein großes Fragezeichen steht immer noch hinter dem finalen Grand Prix in Australien. Sollte dieses Rennen mangels eines örtlichen Veranstalters oder einer Verschärfung der Covid-19-Restriktionen der australischen Regierung nicht stattfinden können, will Discovery Sports Events im nächsten Jahr gleich zwei GP-Rennen in Australien austragen! Für das wegen des Krieges in der Ukraine abgesagte Rennen im russischen Togliatti wurde noch kein neuer Austragungsort offiziell benannt.

Zmarzlik Topfavorit

Auch die Bekanntgabe der TV-Empfangsmöglichkeiten – besonders in Deutschland – verläuft nur schleppend. In Kroatien kann man den GP live im öffentlichen Fernsehsender, SPTV, kostenfrei empfangen. Auch in Polen werden die heimischen Grands Prix aus Warschau, Gorzow, Wroclaw und Torun live und kostenlos von dem Sender TTV übertragen.

Hoher Favorit für den WM-Titel in dieser Saison ist der zweifache Weltmeister Bartosz Zmarzlik. Der Gorzow-Star befindet sich zurzeit in einer bestechenden Frühform. Als sein härtester Gegner wird Leon Madsen gehandelt. Seine Knieverletzung scheint gut auskuriert zu sein. Der Däne zeigt sich gegenüber dem neuen Promoter sehr selbstbewusst: „Fangen wir damit an, dass ich nicht sage, dass ich Weltmeister werden will. Ich weiß nur, dass ich es werde! Es ist nur eine Frage der Zeit. Das Beste von mir habt ihr noch nicht gesehen. Es wird noch mehr kommen, und ich werde es dieses Jahr allen zeigen. Ich weiß, dass ich es schaffen kann. Im Jahr 2019 hatte ich ein bisschen Pech mit meinen Verletzungen, meinem Equipment und anderen Dingen."

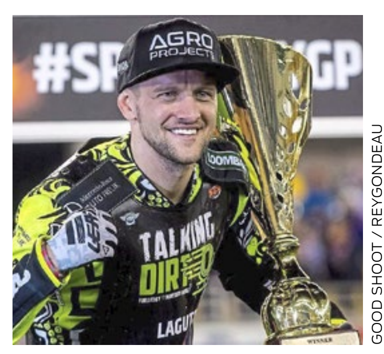
Ein Höhepunkt dieser Saison wird sicherlich auch der Grand Prix Challenge im schottischen Glasgow (Ashfield Stadium) sein, in dem sich die GP-Teilnehmer für das Jahr 2023 sportlich qualifizieren können, um somit nicht auf eine permanente Wildcard angewiesen zu sein. ■

WM-TEILNEHMER

95	Bartosz Zmarzlik	PL
71	Maciej Janowski	PL
66	Fredrik Lindgren	S
108	Tai Woffinden	GB
30	Leon Madsen	DK
46	Max Fricke	USA
69	Jason Doyle	AUS
505	Robert Lambert	GB
105	Anders Thomsen	DK
54	Martin Vaculik	SK
323	Pawel Przedpelski	PL
155	Mikkel Michelsen	DK
692	Patryk Dudek	PL
25	Jack Holder	AUS
99	Dan Bewley	GB

SGP-TERMINE 2022

30.04.	Gorican (HR)
14.05.	Warschau (PL)
28.05.	Prag (CZ)
04.06.	Teterow (D)
25.06.	Gorzow (PL)
13.08.	Cardiff (GB)
27.08.	Wroclaw (PL)
10.09.	Vojens (DK)
17.09.	Malilla (S)
01.10.	Torun (PL)
05.11.	T.B.A. (AUS)



GOOD SHOOT / REYGONDEAU

Ohne ihn: Weltmeister Laguta

NACHRICHTEN

ELI TOMAC NOCH NICHT MEISTER

Im 15. von 17 Läufen der US-Supercross-Meisterschaft ist noch keine Titelentscheidung gefallen: In Foxborough konnte Kawasaki-Star Jason Anderson seinen fünften Saisonsieg feiern, während Tabellenführer Eli Tomac (Yamaha) nur Siebter wurde. Hondas Chase Sexton wurde Zweiter vor dem Franzosen Marvin Musquin (KTM). Vor dem 16. Lauf nächsten Samstag in seiner Heimat in Denver hat Tomac beruhigende 43 Punkte Vorsprung auf Anderson.

CAIROLI IN DIE USA

Der 2021 zurückgetretene neunfache Weltmeister Antonio Cairoli kommt mit KTM zurück: Der Italiener wird die ersten beiden Rennen der amerikanischen Pro Motocross Outdoorserie in Pala und Hangtown bestreiten: „Es gibt keinen Druck für mich. Ich werde nicht mit der gleichen Vorbereitung wie zu einer WM hinfahren. Aber ich nehme es ernst", so der 36-Jährige.

OLCHINGER AUFTAKTSIEG

Olching gewann in Cloppenburg das erste Rennen zum Speedway Team Cup 2022 mit 42 Punkten vor den Gastgebern (31), Brokstedt (24) und Berghaupten (23). Bester Fahrer war Lukas Baumann (12) für Olching.

ZWEITE LANDSHUTER NIEDERLAGE

Nach einem Heimsieg und einer Niederlage unterlag der AC Landshut in seinem dritten Match in der 1. polnischen Liga zu Hause Zielona Gora mit 42:48, nachdem er schon mit sechs Punkten Vorsprung geführt hatte. Stärkster Landshuter war Kai Huckenbeck mit 14 Punkten. Die „Devils" verzichteten erneut auf Michael Härtel, und Martin Smolinski musste wegen seiner Hüftverletzung einmal mehr absagen. Am 8. Mai hat der Tabellensiebte Landshut wieder ein Heimrennen, dann gegen den sieglosen Tabellenletzten Danzig.



König von Lettland: Tim Gajser (Honda) hat mit Doppelsieg seine WM-Führung ausgebaut

Echter Härtetest

Im verregneten Kegums glänzten Tim Gajser und Jago Geerts mit Doppelsiegen beim lettischen GP. Honda-Star Gajser baute seine WM-Führung weiter aus und überstand dabei trotzdem eine echte Schrecksekunde, verursacht durch Verfolger Jorge Prado (GasGas). In der MX2-Klasse eroberte Jago Geerts mit der Factory-Yamaha das Red Plate zurück.

Von: **Frank Quatember**

Der sechste WM-Lauf der Saison erwies sich als echter Härtetest für Mensch und Material. Dauerregen sorgte in Kegums dafür, dass der sandige, aber harte Untergrund für die WM-Piloten ein Fahrwerkstest der ganz besonderen Art wurde.

Der erste Lauf der MXGP-Klasse begann wenig überraschend mit dem Holeshot des Spaniers Jorge Prado auf der Werks-GasGas, der als Sieger der Qualifikation vom besten Startplatz in das Rennen ging. Im Schlepptau hatte Prado Gajser und den hochmotivierten Letten Pauls Jonass. Vor den heimischen Fans drehte Jonass auf und ging energisch an Tim Gajser vorbei auf P2. Der WM-Führende machte erst nach der Rennhälfte ernst, setzte Bestzeiten und kassierte innerhalb von zwei Runden die beiden Herausforderer. Damit schien das Rennen gelaufen, doch Gajser nahm zu früh das Tempo im Gefühl des sicheren Sieges heraus, und Prado witterte Morgenluft. Am letzten Sprung vor dem Ziel war Prado gleichauf. Gajser sprang nach rechts, der Spanier geradeaus und dem Slowenen in das Hinterrad. Das Drama endete für Gajser folgenlos, während sich der schwer gestürzte Prado von der Strecke schleppte. „Ich hab ein paar Fehler zum Ende hin gemacht, aber was hat sich Jorge bei dem Sprung gedacht?“, ärgerte sich Gajser nach Laufende. Prado wehrte sich: „Das war nicht mein Fehler! Mir tut aber jetzt alles weh, trotzdem starte ich in Lauf 2.“ Schuld hin oder her, doch was für eine Parallele zum Horrorcrash von Prado und Jeffrey Herlings am Zielsprung von Teutschenthal im Vorjahr!

> „Ich habe zum Rennende ein paar Fehler gemacht, aber was hat sich Jorge (Prado) bei dem Sprung gedacht?“
>
> WM-Leader Tim Gajser

Publikumsliebling Pauls Jonass wurde dadurch Zweiter, gefolgt vom starken Spanier Ruben Fernandez und Alberto Forato.

Fans aus dem Häuschen

Durch den Holeshot von Jonass mit der Werks-Husky in Lauf 2 waren die lettischen Fans an der Strecke sofort aus dem Häuschen. Am Hinterrad folgten Gajser und Fernandez, und der Slowene machte enorm Druck auf Jonass. Der hielt immerhin stand bis Runde 6, als Gajser kurzen Prozess machte und die Spitze übernahm. Prado war unterdessen klar angeschlagen und rettete sich auf der letzten Rille auf Rang 13 ins Ziel. Hinter dem umjubelten Jonass kämpfte sich Yamaha-Pilot Glenn Coldenhoff mit einem sensationellen Speed am Zielsprung noch vorbei an Fernandez auf Platz 3. Der Spanier jubelte am Ende trotzdem über seinen dritten Rang auf dem Tagespodium vor Coldenhoff und Renaux. Nicht viel zu sehen war in Kegums von den beiden Werkspiloten Ben Watson (Kawasaki) und Mitch Evans (Honda).

Top 10 für Jacobi

Vor allem für Kawasaki ist die laufende WM-Saison bislang eine Katastrophe: Neben dem langzeitverletzten Vize-Weltmeister Romain Febvre musste letzte Woche auch der Australier Jed Beaton das Handtuch werfen.

Henry Jacobi feierte mit seiner JM-Honda im ersten Lauf mit Rang 10 seine erste Top-10-Platzierung der Saison. Landsmann Tom Koch (KTM) hatte sich unter der Woche beim Training am Fuß verletzt.

In der MX2-Klasse nahm der Belgier Jago Geerts erfolgreich Revanche und eroberte mit zwei klaren Laufsiegen das Red Plate des WM-Führenden vom Franzosen Tom Vialle zurück. Im sandigen Kegums fühlte sich Geerts pudelwohl, luchste in Lauf 1 erfolgreich Simon Längenfelder (GasGas) und im zweiten Umlauf Kevin Horgmo die Führung ab und fuhr den Sieg jeweils sicher nach Hause. Geerts: „Anders als vor zwei Wochen in Italien habe ich mich aus den heißen Zweikämpfen zu Beginn diesmal herausgehalten. Das war entscheidend heute.“ Sein größter Kontrahent Tom Vialle hatte zweimal nicht den gewohnten Superstart und war auch in den Rennen nicht fehlerfrei. Bezeichnend war das Duell auf Messers Schneide um Platz 2 gegen Husky-Pilot Kay de Wolf in der Schlussphase von Lauf 2, als Vialle wie der Sieger aussah. Doch de Wolf konterte und zog an der Helferbox mit einem Wheelie am geschockten Franzosen vorbei.

Die eigentliche Überraschung des Wochenendes war aber der beindruckende Auftritt des 21-jährigen Norwegers Kevin Horgmo (Kawasaki). Der Schützling von Fahr- und Mentaltrainer Marc de Reuver kommt immer besser in Schwung und hat mittlerweile den Speed, um ganz oben zu stehen. „Ich kann es nicht fassen, das war so toll“, jubelte Horgmo. „Einzig mein Fehler, als ich in Lauf 2 am Strohballen hängen blieb, ärgert mich.“

Holeshot Längenfelder

Die Konstellation in der WM-Tabelle verspricht weiterhin Spannung pur. Geerts und Vialle liegen punktgleich an der Spitze, und auch die folgenden drei Piloten haben einen identischen Punktestand.

Aus deutscher Sicht sorgte Simon Längenfelder in Lauf 1 für Herzklopfen. Der Bayer holte seinen vierten Startsieg der Saison und führte immerhin fünf Runden das Feld an, bis Geerts und Horgmo im Schlepptau vorbeizogen. Trotzdem liegt der GasGas-Pilot gesamt immer noch auf Rang 3 der WM, doch die Luft wird immer dünner. Für Jeremy Sydow brachte der kurzfristige Wechsel auf die Factory-Husqvarna nicht den erhofften Punkteregen. Nach einem tollen fünften Platz im Qualifying am Samstag ging am Rennsonntag für den Chemnitzer nicht mehr viel. Stürze in Lauf 1 und Pech beim zweiten Start verhinderten ein ordentliches Resultat. ■



GASGAS

Vierter Holeshot: #516 Simon Längenfelder (GasGas), WM-Dritter



YAMAHA

Mit Doppelsieg an der Tabellenspitze: Jago Geerts (Yamaha)

MOTOCROSS-GP LETTLAND/MXGP

Kegums (LV): 24. April 2022, 6. WM-Lauf, Wetter: regnerisch, 16 Grad. **1. Lauf:** 22 Fahrer gestartet, 22 gewertet, 16 Runden à 1,790 km (= 28,640 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	16	35.04,928 min = 48,982 km/h
2.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	16	+ 4,327 s
3.	Rubén Fernández (E)	Honda	16	+ 6,506 s
4.	Alberto Forato (I)	GasGas	16	+ 10,820 s
5.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	16	+ 13,984 s
6.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	16	+ 16,967 s
7.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	16	+ 18,623 s
8.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	16	+ 26,359 s
9.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	16	+ 33,651 s
10.	Henry Jacobi (D)	Honda	16	+ 35,938 s

Kegums (LV): 24. April 2022, 6. WM-Lauf, Wetter: regnerisch, 16 Grad. **2. Lauf:** 21 Fahrer gestartet, 21 gewertet, 17 Runden à 1,790 km (= 30,430 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	17	36.22,500 min = 50,194 km/h
2.	Pauls Jonass (LV)	Husqvarna	17	+ 5,744 s
3.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	17	+ 11,680 s
4.	Rubén Fernández (E)	Honda	17	+ 11,769 s
5.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	17	+ 16,016 s
6.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	17	+ 18,485 s
7.	Calvin Vlanderen (NL)	Yamaha	17	+ 35,200 s
8.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	17	+ 47,049 s
9.	Alberto Forato (I)	GasGas	17	+ 50,160 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	17	+ 1.23,731 min

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	286 Punkte
2.	Jorge Prado	220
3.	Maxime Renaux	215
4.	Jeremy Seewer	187
5.	Glenn Coldenhoff	177
6.	Ruben Fernandez	163
7.	Brian Bogers	154
16.	Henry Jacobi	77
19.	Tom Koch	41
24.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	286 Punkte
2.	Yamaha	249
3.	GasGas	233

MOTOCROSS-GP LETTLAND/MX2

Kegums (LV): 24. April 2022, 6. WM-Lauf, Wetter: regnerisch, 16 Grad. **1. Lauf:** 34 Fahrer gestartet, 34 gewertet, 16 Runden à 1,790 km (= 28,640 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	35.17,342 min = 48,695 km/h
2.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 5,084 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	16	+ 11,784 s
4.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	16	+ 18,674 s
5.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 46,816 s
6.	Andrea Adamo (I)	GasGas	16	+ 55,892 s
7.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	16	+ 57,839 s
15.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	16	+ 1.39,298 min
20.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 2.01,862 min
27.	Jeremy Sydow (D)	Husqvarna	15	+ 1 Runde

Kegums (LV): 24. April 2022, 6. WM-Lauf, Wetter: regnerisch, 16 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 16 Runden à 1,790 km (= 28,640 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jago Geerts (B)	Yamaha	16	34.21,127 min = 50,023 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	16	+ 3,810 s
3.	Tom Vialle (F)	KTM	16	+ 5,519 s
4.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	16	+ 20,643 s
5.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	16	+ 2,539 s
6.	Conrad Mewse (GB)	KTM	16	+ 30,407 s
7.	Isak Gifting (S)	KTM	16	+ 36,247 s
12.	Simon Längenfelder(D)	GasGas	16	+ 1.09,874 min
13.	Jeremy Sydow (D)	Husqvarna	16	+ 1.13,090 min
20.	Maximilian Spies (D)	KTM	16	+ 1.55,708 min

WM-STAND MX2

1.	Jago Geerts	244 Punkte
2.	Tom Vialle	244
3.	Simon Längenfelder	181
4.	Kay de Wolf	181
5.	Mikkel Haarup (DK)	181
6.	Kevin Horgmo	176
7.	Mattia Guadagnini	161
14.	Jeremy Sydow	88
18.	Kevin Brumann	39
32.	Noah Ludwig	7

1.	Yamaha	266 Punkte
2.	KTM	260
3.	GasGas	230

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



Spider Duetto 1.3 (Rundheck), 1968, H-Kennzeichen, rot, Leder schwarz, Extras, restauriert, € 46.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58261

Aston Martin



Aston Martin DB7 Coupé, 3,2 l, Bj. 3/99, Reihen 6 Zyl. Kompressor, 5-Gang Handschaltung, TÜV, orig. 25000 km, blaumet., Leder hell, Vollausstattung, VB 59.000,- €. Tel. 06145/2303

BMW



M8 Cabrio, Sondermod. 2021, Vollausst., Garantie 10/2026, orig. nur 942 km, NP 196.850 € jetzt 156.850 €. T. 0152/29362733



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Citroën



1971 Citroen DS 21 Original Werkscabriolet, langjähriger dt. Vorbesitz, mit großem Aufwand vollrestauriert. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

Ferrari



1967 Ferrari 330 GTC, Matching Numbers, aus deutscher Sammlung, sofort einsatzbereit, Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

512TR/F512 M GESUCHT. 0171/4167106 H



Ferrari Daytona Coupé, originales Interieur in Leder schwarz, Plexiglas. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

328 GTS gesucht. Tel. 0171/4167106 H

599 GTB GESUCHT. T. 0171/4167106 H

ISO

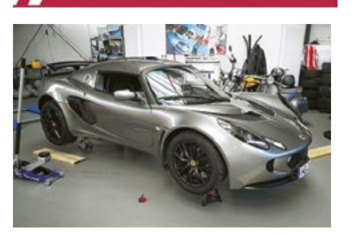


1965 Iso Grifo Prototipo, deutsche Erstauslieferung und -zulassung, 100 Punkte vollrestauriert in Deutschland. Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, 040/25335000, cargold-collection.com H

Jaguar

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu und gebr., alle Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H

Lotus



Exige 240R, 39300 km, 177 kW (241 PS), UNFALLFREI. Storm Titanium Metallic, Leder/Alcantara schwarz, 49.900,- €. 61350 Bad Homburg, Tel. 0171/5116690

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58238

Maserati



3200 GT, 2001, 35200 km, dt. 1.Hd.,6-Gg., Scheckheft, KD neu, top-original, grigio alfieri, 53.500,- €. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas Franz, Wolfratshauser Str. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089-74424460, www.autosalon-isartal.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58264

Mercedes



Traum AMG C63 S Coupé, top, wie neu, Bj. 03/18, 450 kW (612 PS), nur 12800 km, von Privat für VB 76.000,- €. Anfragen unter Mobil: 0171/8707680 od. 06331/64051

Suche Mercedes 190 E 2.5 16V, nur Topzustand und mit Geschichte. Bitte Mail an uh1001@t-online.de

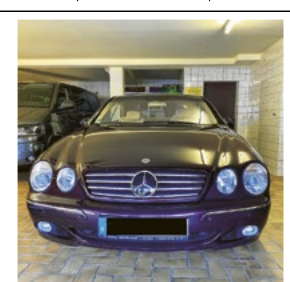
mehr: motor-klassik.de Nr.123456

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



GLC 43 4M AMG, EZ 03/2016, 59966 km, 270 kW (367 PS), iridiumsilber metallic, Navi+Night+Distro+Memo+ILS+21'' u.s.w., 43.990,- €. Emil Frey Kassel/Göttingen GmbH, Sandershäuserstr. 110, 34123 Kassel, Tel. 0561 5000900, www.mercedes-benz-emilfrey-kasselgoettingen.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58255



CL 600, 40867 km, 270 kW (367 PS), Sommerfzg, top gepflegt, 1. Hd., schwarz, Leder nappa java, Tel., Klima, SD, SHZ, NR-Fzg., Lorinser Felgen, VB 38.000,- €. 34311 Naumburg, 05625/999540



Morgan

Morgan Aero/Plus 8 mit BMW-Motor gesucht Tel. 0171/4167106 H

Porsche



991 GT3 Touring, 1. Hd., 5900 km, 368 kW (500 PS), GT-silber, Navi, Klima, Xenon, Porsche Approved, unfallfrei, 190.000,- €. dr.med.j.schellhaas@web.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58227



Porsche 911 2,7 RS Lightweight, Baujahr 1973, 1 von 200, super dokumentiert, top restauriert, ein echter originaler Lightweight mit nachvollziehbarer Historie. Axel Schuette Fine Cars e.K., Rudolf-Diesel-Str. 3-9, 33813 Oerlinghausen, Tel. +49 5202 72000, info@axelschuette.de H

Renn/Rallye



Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



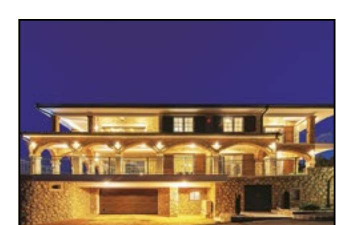
Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Reisen



Villa Santa Maria*** in Vrbnik,** Luxusfamilienvilla auf der Insel Krk mit Top Lage. Genießen Sie mit Ihrem historischen Fahrzeug in mediterranen Regionen ein ganz besonderes Urlaubserlebnis. www.villasantamaria-krk.com





Verschiedenes

Rollenleistungsprüfstand Bosch LPS90 B+A, Bosch 0680005021, Preis: 3000,- incl. MwSt. Tel. 02131/601344 H

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H



Versicherungen



Paigo GmbH, Deutschlands schnellste und günstigste Motorsportversicherung. Tel. 0049 5246/9052120, www.paigo.com H





■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 20/22

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________________

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70 ❏ auto motor und sport € 4,50

❏ MOTORRAD € 4,50 ❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



KTM

Rennmaschine auf öffentlicher Straße: KTM-Pilot Miguel Oliveira fährt mit seinen Anhängern zur GP-Strecke in Portimão

Mehr Fannähe in der Formel 1

Die ersten F1-Rennen 2022
MSa 18/2022

So gut wie die Formel 1 momentan ist, aber leider ist noch nicht alles so fanfreundlich, wie man es sich wünscht. Zugang zum Fahrerlager oder zur Boxengasse beziehungsweise Grid ist für normalsterbliche Menschen kaum möglich. Die DTM zeigt mit ihrem offenen Pitwalk oder dem stets freien Zugang zum Fahrerlager, wie es geht. Dahin müsste auch die Königsklasse gehen.

Christopher Hachenberg
D-63674 Altenstadt

Lieber Rennverlauf

Formel-1-Statistik in MSa
MSa 18/2022

Durch das neue Layout der F1-Berichterstattung hat sich meiner Meinung nach nicht allzu viel verändert oder verbessert. Die Boxenstopp- und Reifenstrategie sowie die Einzelkritik der Fahrer sind zwar besser geworden, aber das Formbarometer ist verschenkter Platz.

Dafür wäre – wie schon von anderen Lesern gefordert – für die Nicht-Sky-Kunden die Wiedergabe des Rennverlaufs von Interesse und viel wichtiger.

Michael Lang
D-79576 Weil am Rhein

Doch viel größer

Leserbriefe
MSa 17/2022

Leser Bonitz hat sich einen Vergleich der historischen Größenverhältnisse in der Formel 1 gewünscht, da kann ich helfen: Man muss nur die Modelle eines Ferrari 156 von 1961 und zum Beispiel Vettels Red Bull von 2011 nebeneinanderstellen, die Modelle sollten beide im Maßstab 1:18 sein. Der Größenunterschied ist schon beeindruckend. Man kann Graf Berghe von Trips oder Phil Hill nur nachträglich dafür bewundern, dass sie mit solchen Benzinbomben die Nordschleife bewältigten – ich war 1961 als Augenzeuge vor Ort! Die aktive Fahrergeneration sollte froh sein über die heutige Sicherheit der Fahrzeuge, es mussten ja doch einige Fahrer dafür ihr Leben lassen.

Alfred Bläsen
D-51107 Köln

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

28. April 2022: Freies Fahren Nürburgring (Nordschleife)

30. Mai 2022: Freies Fahren Bilster Berg

15. Juni 2022: Freies Fahren Oschersleben

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de



Termine

TV-Programm

Samstag, 30. April		
10.30	Formel E Monaco, Qualifying **LIVE**	Pro 7 MAXX
12.25	Moto3-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.30	DTM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	Pro 7
12.35	Supercars Perth, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
13.30	MotoGP Jerez, FP4 & Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.30	Formel E Monaco, Rennen **LIVE**	Pro 7
15.10	Moto2-WM Jerez, Qualifying **LIVE**	Servus TV
15.50	Formel E Monaco, Rennen (zeitvers.)	Eurosport 1
16.05	MotoE Jerez, 1. Rennen **LIVE**	SRF 2
16.05	DTM Portimão, 1. Rennen (Aufz.)	Servus TV**
Sonntag, 01. Mai		
06.35	Supercars Perth, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
09.40	Supercars Perth, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.20	Moto3-WM Jerez, Vorb. & Rennen **LIVE**	Servus TV
12.05	Moto2-WM Jerez, Rennen **LIVE**	SRF 2/Servus
13.00	DTM Portimão, 2. Rennen **LIVE**	Pro 7
13.50	MotoGP Jerez, Rennen **LIVE**	SRF info/Servus
15.15	DTM Portimão, 2. Rennen (Aufz.)	Servus TV**
18.30	IndyCar Birmingham, Rennen **LIVE**	Sky Sport F1*
20.30	NASCAR Cup Series, Dover **LIVE**	Sport 1+*
21.00	IMSA-Sportwagen, Laguna Seca **LIVE**	Motorvision TV*

Livestream/Internet

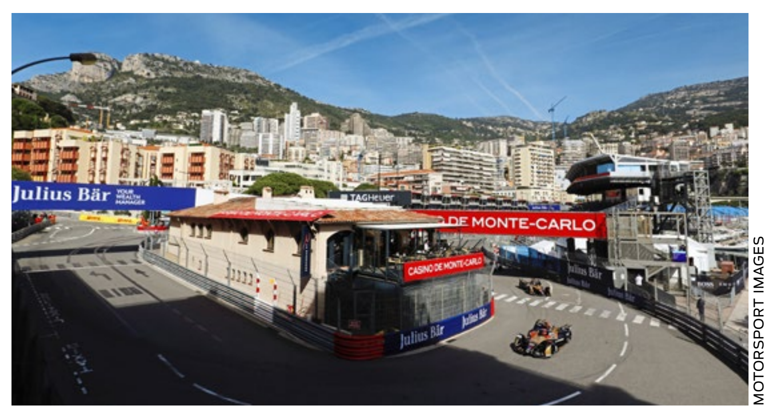
Freitag, 29. April bis Sonntag, 01. Mai		
–	Motorrad-WM Jerez, alle Sessions **LIVE**	DAZN.de*
Freitag, 29. April		
07.25	Formel E Monaco, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
09.05	Formel E Monaco, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
12.05	DTM Portimão, 1. Freies Training **LIVE**	ran.de
15.30	DTM Portimão, 2. Freies Training **LIVE**	ran.de
Samstag, 30. April		
09.45	DTM Portimão, 1. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.15	DTM Portimão, 1. Rennen **LIVE**	servustv.com
ca. 16.10	TCR Europe Portimão, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 01. Mai		
09.45	DTM Portimão, 2. Qualifying **LIVE**	ran.de
13.15	DTM Portimão, 2. Rennen **LIVE**	servustv.com
ca. 15.10	TCR Europe Portimão, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Dienstag, 03. Mai		
07.00	Super GT Fuji, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
Mittwoch, 04. Mai		
06.30	Super GT Fuji, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

* kostenpflichtig ** nur in Österreich

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
30.04.	Formel E, Monte-Carlo	MC
30.04./01.05.	DTM, Portimão (+ TCR Europe)	P
30.04./01.05.	NASCAR Xfinity/Cup, Dover	USA
30.04./01.05.	Supercars Australien, Perth	AUS
01.05.	IndyCar Series, Birmingham	USA
01.05.	IMSA-Sportwagen, Laguna Seca	USA
01.05.	GTWC Europe Sprint, Brands Hatch	GB
04.05.	Super GT, Fuji	J
Motorrad		
30.04.	US-Supercross, Denver	USA
30.04.	Speedway-GP, Gorican	HR
30.04.	Speedway-EM-Qualifikation, Stralsund	D
01.05.	Motorrad-WM, Jerez (+ MotoE)	E
01.05.	Sandbahnrennen, Lübbenau & Dingolfing	D
01.05.	Speedway-Team-Cup, Brokstedt	D

Vorschau



MOTORSPORT IMAGES

Formel E: Monaco ist die vierte Station für die Elektro-Rennserie in dieser Saison



MOTORSPORT IMAGES

IndyCar-Serie: Das vierte Rennen des Jahres im Barber Motorsports Park



DTM

DTM: Saisonstart in Portugal mit 29 Autos von sechs verschiedenen Marken


MOTORSPORT IMAGES

MotoGP: Weltmeister Fabio Quartararo reist als Führender ins spanische Jerez